

รายงานการวิจัย

เรื่อง

ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

An Economic History of Bangkok

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ อู๋ยานนท์

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

พ.ศ. 2539

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ คงไม่สำเร็จได้หากผู้วิจัยไม่ได้รับการอุดหนุนด้านเงินทุนจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ 2539

บุคคลที่ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณเป็นพิเศษ คือ ศาสตราจารย์ Malcolm Falkus แห่ง Department of Economic History, The University of New England ผู้ที่เป็นมิเพียงแต่ “ครู” คนแรกในการศึกษาวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ทว่ายังเป็น “เพื่อนแท้” อีกด้วย

ผู้เขียนขอขอบพระคุณท่านอาจารย์สามท่านเป็นพิเศษ คือ ศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา รองศาสตราจารย์ ดร.ผาสุก พงษ์ไพจิตร รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์ แห่งคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยที่งานของท่านทั้งสามได้วางรากฐานทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ ตีความและเรียบเรียงเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยฉบับนี้

ระหว่างที่กำลังดำเนินงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้นำผลงานวิจัยบางส่วนในบทที่ว่าด้วยประชากร และการบริหารราชการในกรุงเทพฯ ไปตีพิมพ์ในวารสารนานาชาติ คือ Southeast Asian Studies ของ Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University ในชื่อเรื่องบทความ

Porphant Uyyanont, “Bangkok’s Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History”, Southeast Asian Studies, Vol. 35, No. 2, September 1997, pp 240-260. ผู้วิจัยขอขอบพระคุณแก่ผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบคุณภาพบทความทั้งสามท่านที่ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ยิ่ง

ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณแก่นางชวนพิศ ทองแคล้ว แห่งกองจดหมายเหตุแห่งชาติที่ได้อำนวยความสะดวกในการค้นคว้าเอกสารชั้นต้น เพราะนอกจากการใช้ข้อมูลชั้นรอง (secondary data) แล้ว ผู้วิจัยยังได้ใช้ข้อมูลเบื้องต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ประกอบในการศึกษาซึ่งมีเพียงแต่ให้รายละเอียดที่ลุ่มลึกเท่านั้น ทว่ายังใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาประวัติศาสตร์ต่อไปอีกด้วย และขอขอบพระคุณแก่ นางสาวกฤตชญา รัตนประทีป ที่ได้ช่วยเหลือในการค้นคว้าหนังสือ และเอกสารจากห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้อย่างดีเยี่ยม นอกจากนี้ยังรวมถึง นางวรรณนา มหาวงค์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ และนางสาวระเบียบ เปี้ยภิรมย์ แห่งสำนักบรรณสารสนเทศ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ผู้มีส่วนพิมพ์ต้นฉบับได้อย่างประณีตยิ่ง

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้คงมีส่วนสร้างข้อถกเถียงและมุมมองเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ โดยใช้มุมมองทางด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการเมือง ตลอดจนสภาพภูมิศาสตร์มากกว่าที่จะเน้นเรื่องบทบาทของกษัตริย์ในการสร้างเมืองกรุงเทพฯ แต่เพียงอย่างเดียว รวมทั้งการใช้เอกสารชั้นต้นว่าด้วยประวัติศาสตร์กรุงเทพฯ จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติเป็นแหล่งค้นคว้าและอ้างอิงอันจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยต่อไป

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการวิจัย

ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

ชื่อผู้วิจัย

ดร.พอพันธ์ อูยานนท์

สถาบัน

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ปากเกร็ด นนทบุรี 11120 โทร.5033571

ช่วงเวลาที่ยื่นโครงการวิจัย

กรกฎาคม 2539 ถึง กรกฎาคม 2540

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1820 - 1850 โดยใช้วิธีการศึกษาคือ ใช้วิธีการวิเคราะห์ทางประวัติศาสตร์ ในการสำรวจวิเคราะห์ และรวบรวมเอกสารที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ผลการศึกษาพบว่า

กรุงเทพฯ มีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อพัฒนาการของเศรษฐกิจไทย นับแต่อดีตถึงปัจจุบัน แม้ว่าในทศวรรษ 1820 กรุงเทพฯ มีเพียงแต่เป็นเมือง “โตเดี่ยว” หรือเมือง “เอกนคร” ของไทย ทว่า กรุงเทพฯ ยังเป็นศูนย์กลางของความมั่นคง ศูนย์กลางการค้าภายในและระหว่างประเทศของชาติ ที่ประทับขององค์พระประมุขของชาติ และเป็นพื้นที่ที่ประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด ปัจจัยหลักที่มีผลต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ แตกต่างกันไปแต่ละยุคสมัย กล่าวคือ

ช่วง ค.ศ. 1820 - 1855 ปัจจัยหลักสำคัญอย่างน้อย 3 ประการที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ คือ (1) ส่วยและการค้าระหว่างประเทศ (2) ท่าเรือ แม่น้ำและคลอง และ (3) แรงงานชาวจีนอพยพ ชนชั้นศักดินาได้รวมศูนย์อำนาจการเก็บส่วย ส่วยเป็นสินค้าที่สำคัญยิ่งในการส่งออก โดยที่การเก็บส่วยได้อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญในการขนส่งมายังท่าเรือในกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกและการก่อสร้างงานโยธาและงานก่อสร้างของกษัตริย์ในกรุงเทพฯ นอกจากนี้แรงงานจีนชาวยุโรปเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ แรงงานชาวจีนมีเพียงแต่เป็นประชากรส่วนใหญ่ ทว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ นอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ

ช่วง ค.ศ.1855 - 1932 บทบาททางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในเศรษฐกิจไทยเพิ่มสูงขึ้น ปัจจัยสำคัญมีอย่างน้อย 4 ประการ กล่าวคือ

ประการแรก การลงนามสนธิสัญญาเบาริงในปี ค.ศ.1855 สนธิสัญญาเบาริงมีเพียงแต่ส่งผลให้ไทยต้องเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศแบบเสรี ทว่ามีผลต่อการเติบโตของเมือง

กรุงเทพฯ และการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งทุน
แรงงานชาวจีนอพยพและแนวคิดและอิทธิพลของโลกตะวันตก กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตกว่า
เมืองใด ๆ เพราะว่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน โดยที่ชาวจีนมีบทบาท
สำคัญยิ่งในฐานะเป็นแรงงานในการผลิต

ประการที่สอง การสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการ
เจริญเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ คลองจัดได้ว่าเป็นเส้นทางการขนส่งใน
การขนส่งหรือบรรทุกสินค้าจากพื้นที่ชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกโดยเฉพาะข้าว

ประการที่สาม การสถาปนากระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ.1892 (ค.ศ. 1892 -
1922) มีผลสำคัญต่อการจัดการการบริหารเมืองกรุงเทพฯ กระทรวงนครบาล มีอำนาจหน้าที่
ในการบริหารจัดการเก็บภาษีในกรุงเทพฯ และนำภาษีมาใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน
ตลอดจนกิจการสาธารณูปโภคอื่น ๆ เช่น ประปาและคลอง กระทรวงนครบาลมีอำนาจหน้าที่
ในการขยายเขตเมือง จากการประมาณการประชากรในกรุงเทพฯ มีเท่ากับ 360,000 คน ในปี
ค.ศ.1910 และเพิ่มขึ้นประมาณ 700,000 คน ในปี ค.ศ.1930

ประการที่สี่ การสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งในการเปลี่ยนแปลง
บทบาทของเมืองกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” การสร้างถนนมิเพียงแต่ส่งผล
เพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ตลอดจนการลงทุนในการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่าส่งผลต่อ
การขยายตัวของธุรกิจการค้า การลงทุนตลอดจนพัฒนาการของการขนส่งทางบก

จุดที่อยากจะเน้นในงานวิจัยชิ้นนี้ก็คือ (1) จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโต
เมืองกรุงเทพฯ ในด้านประชากรและเศรษฐกิจคือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 เพราะเป็น
ทศวรรษของการไหลบ่าเข้ามาของแรงงานจีน ตลอดจนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
และข้อสรุปที่ได้จากการศึกษานี้ ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการ
ไทยที่เน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง
การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ มากกว่าจะศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ (2) บทบาทของ
การกระทรวงนครบาลได้สร้างความเจริญเติบโตแก่กรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานดูแลและประสาน
งานความร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องผลประโยชน์ของกษัตริย์ อาทิเช่น
ห้องแถว ตลาดสด ดังนี้ การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์
กับชนชั้นศักดินา และเจ้านายชั้นสูงเป็นสำคัญ ซึ่งแตกต่างจากการเจริญเติบโตของมหานคร
อื่น ๆ ในยุโรปในอดีต อาทิเช่น มหานครลอนดอนซึ่งมักจะเจริญเติบโตในฐานะเป็น “เทศบาล
อิสระ” มากกว่าจะขึ้นอยู่กับชนชั้นศักดินา

ช่วง ค.ศ.1932 - 1950 บทบาทของแรงงานชาวจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ
ในการพัฒนาการค้าและธุรกิจในกรุงเทพฯ คนจีนได้ประกอบการธุรกิจในทุก ๆ ระดับของภาค
เศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น กุ๊ย แรงงานรับจ้างทั้งมีฝีมือและไร้ฝีมือ พ่อค้าคน
กลาง พ่อค้านักธุรกิจ การอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพมีผลสำคัญต่อการกีดกันค่าจ้าง
ของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ จนกระทั่งปี ค.ศ.1940 งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้ศึกษาถึงการเติบโต
ของอุปทานแรงงานในกรุงเทพฯ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจชนบทระหว่าง

ค.ศ.1900-1950 ผลของการศึกษาซึ่งมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย มีอย่างน้อย 2 ประการ กล่าวคือ

ประการแรก ก่อนปี ค.ศ.1950 ไทยมีประชากรน้อย แต่มีที่ดินเหลือเฟือ มีผลให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มี “ค่าแรงสูง” คำว่า “ค่าแรงสูง” หมายถึง อัตราค่าจ้างโดยเปรียบเทียบระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบท ก่อนปี ค.ศ.1950 ค่าจ้างในชนบทมีเพียงแต่สูงกว่าค่าจ้างในกรุงเทพฯ แต่ทว่า ระดับรายได้เฉลี่ยต่อหัวไม่ได้มีความแตกต่างกันมาก ปัจจัยหลักสำคัญที่มีผลกระทบต่อระดับอัตราค่าจ้างสูงในชนบทคือ ผลกระทบการผลิตของแรงงานในชนบทไทยอยู่ในระดับสูง ระดับอัตราค่าจ้างและรายได้สูงของแรงงานไทยในชนบท หมายความว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการย้ายถิ่นระหว่างชนบทและเมืองอยู่ในระดับสูง ภายใต้สภาวะการณดังกล่าวส่งผลให้การย้ายถิ่นจากชนบทสู่เมืองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น แรงงานจึงมีบทบาทสูงยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น ในกรุงเทพฯ ด้วยเหตุนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับหลักทศวรรษ 1950

ประการที่สอง หลังปี ค.ศ.1950 อัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ในระดับสูง การเพิ่มขึ้นของประชากรมีผลต่อการลดลงของรายได้และการแบ่งผืนดินให้เป็นส่วนย่อย ตลอดจนการลดลงของผลผลิตต่อไร่ในชนบท การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรมีผลต่อกำเนิดและพัฒนาการของแรงงาน “ราคาถูก” และแรงงานราคาถูกจากชนบทมีผลสำคัญต่อการเป็นอุปทานแรงงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างในกรุงเทพฯ สูงกว่าอัตราค่าจ้างในชนบท อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอยู่ในระดับสูง อย่างน้อยเป็น 2 เท่าของอัตราการเพิ่มขึ้นของทั้งประเทศ

Abstract

Title : An Economic History of Bangkok

Researcher : Dr.Porphant Ouyyanont

Institute : School of Economics
Sukhothai Thammathirat Open University
Pakkred Nonthaburi 11120

Duration : July 1996 – July 1997

This research focuses upon the historical origins of Bangkok's emergence as a primate city of Thailand between 1820 – 1950 by using the historical approach.

Bangkok has played a dominant role in the economic development of Thailand. The main findings of this research suggest that Bangkok's primacy was clearly established from around the 1820s. Bangkok has held a concentration of the nation's wealth, has been centre of domestic and international trade, the seat of government, the most populous area in Thailand. Factors affecting Bangkok's "primacy" varied through time. Between 1820 – 1855, three key factors were significant for Bangkok's development. Firstly, Suay collection (tribute taxes) was controlled by the King and his royal family. Suay constituted the largest portion of exports under the royal trading monopoly. Secondly, the role of canal construction was important to facilitate Suay collection from the provinces to Bangkok for exports and also for public and royal construction activities in Bangkok. Thirdly, Chinese migrants constituted a large portion of population in Bangkok and played an important role in developing the non-agricultural sector.

Between 1855 – 1932, the role of Bangkok was enhanced. Four factors were significant. One was the liberalisation of trade under the Bowring treaty in 1855. Trade and the city developed together. Trade brought capital, labour (mostly Chinese), and western ideas. Bangkok became the fastest growing area, being a centre of trade and business and depended on the supply of Chinese labour. Secondly, canal construction Growth of trade and industrialisation in Bangkok was accelerated by a network of canal

construction in the Central Plain. Canals provided cheap transportation for bulky products, above all rice. Thirdly, the establishment of the Ministry of the Capital (1892 - 1922) led to the development of facilities necessary for urban growth. The Ministry was empowered to collect taxes which were spent on construction and maintenance of roads, canals, and water supply. The Ministry also annexed adjacent areas to make room for urban growth. The estimated Bangkok's population for Bangkok city and suburbs was around 360,000 in 1910 and increased to around 700,000 in 1930. Fourthly, road construction in Bangkok helped transform the city from a "floating city" to a "land-based city". Road construction led to an increase in land and terrace house investment, the expansion of trade and business and the expansion of land transportation.

Here we note (1) an enormous growth in population, the physical size and economic diversification of Bangkok and in the nature of Bangkok's primacy in the 1880s and 1890s. Briefly, we find in those years the era of a large influx of Chinese migrants, and a change from a city based on water (river and canals) to one based on streets and roads. We may note that in emphasising change in the 1890s, we are somewhat altering the more familiar perspective of Thai historiography that usually looks at the various reigns as separate entities. (2) The Ministry of the Capital was a branch of royal supervision, rather than the sort of urban government independent of royal control which evolved in London and other European cities in earlier times. Thailand was an absolute monarchy until 1932 and absolutism had implication for Bangkok as well as for Siam's progress in general. The linking Bangkok administrative structure with royal interests produced both a physical and economic stamp on Bangkok which has had an enduring effect on Bangkok's development.

Between 1932 - 1950, the role of Chinese immigrants became increasingly significant in developing trade and commerce in Bangkok. The Chinese were to be found in all works of commercial life, from the highest to the lowest. They were coolies, skilled labour, middlemen, industrialists, merchants and so on. The influx of Chinese immigrants helped to keep down wages in Bangkok until 1940.

The research also deals with the growth of labour supply in Bangkok based upon the changing rural conditions between 1900 - 1950. The main findings are : before around 1950, Thailand's sparse population and abundant land meant that indigenous labour was "expensive". The term "expensive labour" refers to relative wages between Bangkok and the countryside. Wages in rural areas were higher than the unskilled coolie in Bangkok prior to the Second World War. Average per capita incomes do not appear to

have differed greatly between the provinces. A major factor affecting the high level of wage rates was the relatively high productivity of Thai agriculture in relation to labour input. The high level of wage rates and income earned by the rural workers meant that the opportunity cost of changing occupations from that of a rural farmer to an urban worker was also high. Under the circumstances, there was a limited flow of labour from rural to urban areas. Hence, Chinese immigration played an important role in developing the non-farming occupations in Thailand, especially in Bangkok. This implies that the growth of Bangkok was relatively slow prior to 1950 compared to the post 1950 periods. Bangkok's proportion of the total population did not significantly increase after the First World War. Second, after 1950, a rapid growth of population in Thailand took place. Population growth put pressure on rural incomes as well as the fragmentation of farms and growing tenancy and a decline in rice output per person in some regions of the country. With the rapid overall population growth, a pool of "cheap" rural labour developed which could supply the industrial and service sectors in Bangkok, on which further growth depended. Wages in Bangkok rose compared to the provincial areas. Bangkok's population has increased at a least double the national average since 1950.

สารบัญเรื่อง

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(I)
บทคัดย่อ	(II)
สารบัญตาราง	(IX)
คำย่อที่ใช้ในการวิจัย	(XI)
บทที่ 1 คำนำ	1
บทที่ 2 งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องและระเบียบวิธีวิจัย	5
บทที่ 3 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1820 - 1855	9
บทที่ 4 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1855 - 1932	26
บทที่ 5 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1932 - 1950	122
บทที่ 6 บทสรุป	142
บรรณานุกรม	145
เอกสารประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ	154
เอกสารหมายเลข 1 การค้าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนผูกขาดสินค้า	155
เอกสารหมายเลข 2 การเดินเรือขายของไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 1	163
เอกสารหมายเลข 3 เรื่องบัญชีเงินส่วยอากรสุราบ่อนเบี้ยสมภักขรและตลาด ในปี จ.ศ. 1171	176
เอกสารหมายเลข 4 Treaty of Friendship and Commerce Between Her Majesty and the King of Siam	180
เอกสารหมายเลข 5 ประวัติกรมเจ้าท่า	189
เอกสารหมายเลข 6 การเดินเรือไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 2	199
เอกสารหมายเลข 7 จดหมายบรรพตที่กรมพระนครบาล กำหนดโครงการอำเภอ ในกรุงเทพมหานคร	210
เอกสารหมายเลข 8 พระราชบัญญัติ ลักษณะปกครองที่	218
เอกสารหมายเลข 9 ประกาศยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ แลตั้งอำเภอชั้นในชั้นใหม่ 25 อำเภอ	241
เอกสารหมายเลข 10 กรมคลอง	258
เอกสารหมายเลข 11 กุฎีในโรงสีกรุงเทพฯ	269
เอกสารหมายเลข 12 เรื่องรกร้างในกรุงเทพฯ	271
เอกสารหมายเลข 13 เรื่องคนจีนในประเทศไทย	276
เอกสารหมายเลข 14 เรื่องคนเข้าเมือง	283
เอกสารหมายเลข 15 เรื่องการบริหารกรุงเทพฯ	287
เอกสารหมายเลข 16 เรื่องจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน	293
เอกสารหมายเลข 17 ประกาศ ลักษณะปกครองท้องที่สำหรับหัวเมืองกรุงเทพฯ	294
เอกสารหมายเลข 18 เรื่องการตัดถนนในจังหวัดพระนคร	295

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 จำนวนชาวจีนและประชากรในกรุงเทพฯ ค.ศ.1822 - 1849	17
ตารางที่ 3.2 การก่อสร้างที่สำคัญในกรุงเทพฯ ค.ศ.1782 - 1851	25
ตารางที่ 4.1 การส่งออกข้าว ค.ศ.1857 - 1929	27
ตารางที่ 4.2 จำนวนแรงงานที่ใช้ในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ค.ศ.1858 - 1930	29
ตารางที่ 4.3 สถิติของจำนวนเรือที่เทียบท่ากรุงเทพฯ ค.ศ.1865 - 1934	31
ตารางที่ 4.4 จำนวนโรงสีในกรุงเทพฯ ค.ศ.1858 - 1930	40
ตารางที่ 4.5 ประชากรในกรุงเทพฯ ค.ศ.1856 - 1909	46
ตารางที่ 4.6 ประมาณการของประชากรในกรุงเทพฯ ค.ศ.1909/10-1932	48
ตารางที่ 4.7 ประชากรของกรุงเทพฯ (ฝั่งพระนคร) ค.ศ.1913	50
ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบประชากรในกรุงเทพฯ จากสำมะโนประชากร ค.ศ.1909/10 และ 1913	53
ตารางที่ 4.9 ประชากรกรุงเทพฯ ค.ศ.1855 - 1937	55
ตารางที่ 4.10 ประชากรกรุงเทพฯ จำแนกตามพื้นที่ ค.ศ.1930	56
ตารางที่ 4.11 หน้าที่ความรับผิดชอบของกระทรวงนครบาล, ค.ศ.1892 - 1922	59
ตารางที่ 4.12 ยอดทำหนังสือบริคณห์สัญญาเมืองกรุงเทพฯ ค.ศ.1908 - 1912	60
ตารางที่ 4.13 ภาษีโรงงานและเรือนแพในกรุงเทพและธนบุรี ค.ศ.1921 - 1929	63
ตารางที่ 4.14 รายได้ของจังหวัดพระนครและธนบุรี ค.ศ.1924 - 1927	64
ตารางที่ 4.15 งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาล ค.ศ.1892 - 1922	65
ตารางที่ 4.16 งบประมาณรายจ่ายจำแนกเป็นกรมในกระทรวงนครบาล ค.ศ.1906 - 1910	66
ตารางที่ 4.17 การกระจายตัวของชาวจีนในประเทศไทยโดยพิจารณาจากเงินผูกปี ค.ศ.1904 - 1908	71
ตารางที่ 4.18 จำนวนผู้ย้ายถิ่นเข้ามา ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ค.ศ.1909 - 1918	74
ตารางที่ 4.19 ประชากรเชื้อชาติจีนจำแนกตามภาษาพูดในมณฑลกรุงเทพฯ ค.ศ.1910	74
ตารางที่ 4.20 ชาวจีนอพยพ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ค.ศ.1921 - 1932	79
ตารางที่ 4.21 สถิติยานพาหนะในกรุงเทพฯ ค.ศ.1910/11 และ ค.ศ.1929/30	86
ตารางที่ 4.22 จำนวนยานพาหนะในกรุงเทพฯ เมื่อคิดเป็นร้อยละของทั่วราชอาณาจักร ค.ศ.1910 และ 1929	87
ตารางที่ 4.23 การตั้งถิ่นฐานของประชากรในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติต่าง ๆ ค.ศ.1833	93
ตารางที่ 4.24 การกระจายตัวของประชากรและการใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ ค.ศ.1930	105
ตารางที่ 4.25 ราคาของที่ดินในกรุงเทพฯ ค.ศ.1905 - 1911	110
ตารางที่ 4.26 การถือครองที่ดินของพระคลังข้างที่ในพื้นที่ธุรกิจที่สำคัญในกรุงเทพฯ ค.ศ.1902	112

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.27 จำนวนและชนิดของบ้านในกรุงเทพฯ ที่ตั้งอยู่นนสายสำคัญ ค.ศ.1901	114
ตารางที่ 4.28 ภาษีโรงเรือนจำแนกตามอำเภอต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ค.ศ.1911 - 1921	116
ตารางที่ 4.29 มูลค่าการซื้อขายที่ดินและสัญญาเงินกู้ ค.ศ.1910	117
ตารางที่ 4.30 รายรับของรถรางสายบางคอแหลมและสามเสน ค.ศ.1899 - 1907	119
ตารางที่ 5.1 จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ปี ค.ศ.1937, 1943 และ 1947	122
ตารางที่ 5.2 อาชีพของพลเมืองในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติ ค.ศ.1947	124
ตารางที่ 5.3 อัตราค่าจ้างแรงงานของแรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือชาวจีนในกรุงเทพฯ (ค.ศ.1932 - 1938)	124
ตารางที่ 5.4 อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินและแท้จริงของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ (ค.ศ.1918 - 1950)	125
ตารางที่ 5.5 อัตราค่าจ้างตัวเงินสำหรับแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ ค.ศ.1942/43	127
ตารางที่ 5.6 ผลผลิตข้าวต่อหนึ่งหน่วยแรงงาน	132
ตารางที่ 5.7 อัตราค่าจ้างจำแนกตามภูมิภาคต่าง ๆ ค.ศ.1889 - 1950.	132
ตารางที่ 5.8 เงินได้เฉลี่ยต่อวันของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ และแรงงานรับจ้าง ภูมิภาคอื่น	135
ตารางที่ 5.9 ความสัมพันธ์ระหว่างราคาข้าวเปลือกส่งออก ดีบุกและอัตราค่าจ้าง ค.ศ.1889 - 1938	137
ตารางที่ 5.10 รายได้ของชาวนา กรรมกรไร้ฝีมือและชาวนารับจ้าง	140

คำย่อที่ใช้ในงานวิจัย

กจช. หมายถึง กองจดหมายเหตุแห่งชาติ

ร.ศ. หมายถึง รัตนโกสินทร์ศก

จ.ศ. หมายถึง จุลศักราช

บทที่ 1 ความนำ

ที่มาของปัญหาเหตุผลและความจำเป็นในการทำวิจัย

นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1960 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในแง่จำนวนประชากร และกิจกรรมทางเศรษฐกิจจนกล่าวกันว่า “กรุงเทพฯ เป็นเมืองโตเดี่ยว หรือ เอกนคร (Primate city) ที่ติดอันดับแนวหน้าของโลก”¹⁾ ตัวเลขของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ เป็นเครื่องชี้ถึงดัชนีชี้วัดการเป็นเมืองโตเดี่ยวและกิจกรรมการกระจุกตัวทางเศรษฐกิจได้ดีที่สุด เพราะว่าจำนวนประชากรเป็นเครื่องชี้ถึง ขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงาน ขนาดของตลาด การเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคชนบท ฯลฯ ในปี ค.ศ.1947 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 8 แสนคน ในปี ค.ศ.1996 ประชากรของกรุงเทพฯ มีมากกว่า 9 ล้านคน เมื่อเทียบกับประชากรในเมืองอันดับสองพบว่า ในปี ค.ศ.1947 กรุงเทพฯ ใหญ่กว่าเชียงใหม่ 20 เท่า และเพิ่มขึ้นเป็น 26 เท่า และ 55 เท่า ในปี ค.ศ.1970 และในปี 1980 ตามลำดับ [Goldstein 1972] และ [Thomlinson 1971] ในปี 1996 ประชากรกรุงเทพฯ มีมากกว่าเมืองอันดับสอง คือ นครราชสีมา ประมาณ 35 เท่า นักวิชาการได้ประมาณว่า [คำนวณจาก [Dogan and Kasarda (eds) 1988 : 15-16]

ปี ค.ศ.1950 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 41 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ปี ค.ศ.1988 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 24 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ปี ค.ศ.2000 กรุงเทพฯ จะติดอันดับที่ 20 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

นับตั้งแต่กลางทศวรรษ 1980 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่า กรุงเทพฯ เป็นมหานครที่เจริญรุ่งเรือง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกสบายต่าง ๆ ไม่น้อยหน้ามหานครใหญ่ ๆ ของโลกนั้น อาทิเช่น กรุงซิดนีย์ เมืองนิวยอร์ก กรุงโตเกียว เป็นต้น

ความใหญ่โตมโหฬารของกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1980 มีการประมาณกันว่า ร้อยละ 60 ของประชากรในเมืองของประเทศไทยอาศัยในกรุงเทพฯ ร้อยละ 30 ของรายได้ประชาชาติกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 95 ของมูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือคลองเตย ร้อยละ 70 ของรายได้ภาษีบุคคลธรรมดาจากกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 50 ของโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ฯลฯ ความใหญ่โตของกรุงเทพฯ ในหลายทศวรรษที่ผ่านมา มิได้สะท้อนภาพให้เห็นความรุ่งเรืองของระดับประเทศทั้งหมดเพราะกรุงเทพฯ ถูกมองว่าเป็นกาฝาก (parasite) โดยกรุงเทพฯ ได้เบียดบังเอาทรัพยากรจากภูมิภาคอื่น

1) นักวิชาการให้คำนิยาม เมืองเอกนคร หรือโตเดี่ยว (Primate city) โดยใช้ดัชนีความเป็นเมืองเอกนคร หมายถึง อัตราส่วนของจำนวนประชากรของเมืองที่ใหญ่ที่สุดต่อจำนวนประชากรเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับที่สอง [Stemstein 1982] และ [Jefferson 1939 : 226-32] เป็นต้น

เข้ามาจนเจือคนกรุงเทพฯ ผลที่ตามมาก็คือเมืองอื่น ๆ เกิดการกระแสรุนแรงไม่เติบโตเท่าที่ควร ในขณะที่เมืองกรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ความแตกต่างระหว่างรายได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่นมีลักษณะเลวลงตามลำดับและมีแนวโน้มจะรุนแรงยิ่งขึ้น

ทั้ง ๆ ที่กรุงเทพฯ มีความสำคัญต่อการพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย นับตั้งแต่ก่อตั้งเป็นราชธานีในปี ค.ศ.1782 จนถึงปัจจุบัน งานศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจในแง่ของ จุดกำเนิดและพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวแห่งนี้ มีน้อยมาก งานวิจัยเกี่ยวกับพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในฐานะเมือง "โตเดี่ยว", "การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคมในกรุงเทพฯ" "การวางผังเมืองและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ" เป็นอาทิ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นตั้งแต่ทศวรรษ 1970 เป็นต้นมา เมื่อปัญหาด้านต่าง ๆ ในกรุงเทพฯทวีความรุนแรงมากขึ้นจนยากที่จะเยียวยา เช่น ปัญหาสลัม ปัญหาสีตม ปัญหามลพิษ ปัญหาจราจร ปัญหาการย้ายถิ่น ปัญหาการใช้แรงงานเด็ก ฯลฯ นอกจากนี้จุดบกพร่องของงานวิชาการดังกล่าวมาแล้วข้างต้น (หลังปี 1970) มักจะขาดมุมมองในลักษณะต่อไปนี้ (1) ขาดการมองปัญหาในลักษณะ "สหสาขา" (multidisciplinary) (2) ขาดการมองปัญหาและพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในภาพที่ยาวและมี ความต่อเนื่อง เช่น ไม่สามารถมองเห็นรูปแบบในอดีต ภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตเพื่อใช้เป็น "คู่มือวิจัย" สำหรับนักวิชาการได้ (3) ขาดการวิจัยและตอบปัญหาพื้นฐานของการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เช่น องค์ประกอบทางกายภาพในอดีตและปัจจุบันมีผลอย่างไรต่อการขยายตัวของกรุงเทพฯ ไม่มีงานชิ้นไหนเลยที่ศึกษาอย่างเป็นระบบถึงทิศทางการเติบโตของเมืองในอดีตหรือตอบปัญหาว่า ทำไมพื้นที่ของถนนจึงมีน้อย หรือว่าพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองในแง่ของ ตลาดแรงงาน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประชากร และองค์ประกอบทางกายภาพอื่น ๆ ของเมืองเป็นต้น (4) ขาดข้อมูลและการเชื่อมโยง การวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ อย่างเชื่อมโยง เช่น ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ และปัจจัยทางการเมืองมีผลสำคัญกับพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ เช่นไร

ดังนั้นเหตุผลและความจำเป็นในการวิจัยเรื่องนี้มีอย่างน้อย 4 ประการด้วยกัน

ประการแรก กรุงเทพฯเป็นตัวอย่างที่ดีของการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นภาพสะท้อนของพัฒนาการของระบบเศรษฐกิจไทยที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรม กล่าวคือ ในประวัติศาสตร์ไทยก่อนปี ค.ศ.1960 อัตราการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างช้า ๆ ทั้งในแง่ประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ หลังปี ค.ศ.1960 การขยายตัวเป็นไปอย่างรวดเร็วมาก หากเทียบกับอัตราการเจริญเติบโตของประชากรของเมืองใหญ่ เช่น ลอนดอน นิวยอร์ก เป็นต้น เราจะพบว่าอัตราการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ จะใช้เวลาเพียง 3 ทศวรรษ ในขณะที่อัตราการขยายตัวของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองลอนดอน และนิวยอร์ก เป็นการขยายตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป และต้องใช้เวลา

นานนับศตวรรษทีเดียว นอกจากนี้ ความใหญ่โตเกินขนาดของกรุงเทพฯ มีเพียงแต่สะท้อนภาพของพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ที่มีลักษณะเอาเปรียบภูมิภาคอื่น แต่ทว่าได้แสดงถึงความเหลื่อมล้ำของการกระจายรายได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่นเลวลงตามลำดับตั้งแต่ปี ค.ศ.1960 เป็นต้นมา

ประการที่สอง ไม่ว่ากรุงเทพฯ จะอยู่ภายใต้การปกครองระบอบการปกครองระบบการปกครองแบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย เผด็จการครึ่งใบ เต็มใบ ยุครักชาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฯลฯ กรุงเทพฯ มีความสำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้ว่า นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันกรุงเทพฯ เป็นพาหนะนำความทันสมัยมาสู่เมืองไทย กำเนิดของพัฒนาการการเมืองการปกครองแบบรวมศูนย์ ที่สะสมทุนและความมั่งคั่งของชนชั้นนำทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ ที่ทำการของรัฐบาลและเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการเข้าใจเรื่องราวของกรุงเทพฯ ในอดีต เป็นระยะเวลานานที่ต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็น

ประการที่สาม งานศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับข้อมูลที่เป็นปฐมภูมิ (Primary data) น้อยมาก งานศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการเศรษฐกิจไทย อาทิเช่น James C. Ingram [1971], David Feeny [1982] ให้ความสำคัญกับข้อมูลทุติยภูมิ(secondary data) ยังมีข้อมูลขั้นต้นหรือปฐมภูมิอยู่เป็นจำนวนมากที่มีประโยชน์มาก แต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร นั่นคือ ข้อมูลทางประวัติศาสตร์จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ข้อมูลดังกล่าว ถือว่าเป็นข้อมูลดิบ หรือวัตถุดิบที่สำคัญอย่างยิ่งยวดในอันที่จะทำความเข้าใจ “พัฒนาการทางเศรษฐกิจ ตลอดจนองค์ประกอบทางกายภาพที่สำคัญของกรุงเทพฯ” โดยเฉพาะในช่วงก่อนปี ค.ศ.1950 ซึ่งยังขาดแคลนอยู่มากนอกจากนี้ประโยชน์อีกประการหนึ่งที่เรได้รับจากข้อมูลดิบดังกล่าวข้างต้นคือ การได้เปรียบเทียบกับข้อมูลขั้นทุติยภูมิบางแหล่ง ซึ่งมักจะเป็นบันทึกของชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในอาณาจักรไทย อาทิเช่น J.Bowring [1857], F.A.Neal [1852], Graham [1920] ว่ามีความสมเหตุสมผลกันอย่างไร ซึ่งจะช่วยให้ผู้สนใจทำการค้นคว้าประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ และพัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และเศรษฐกิจไทยให้ลึกซึ้งด้วย นอกจากนี้เราต้องยอมรับข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่ง คือ งานการเรียนและการสอนในมหาวิทยาลัยของประเทศไทยมักจะอาศัยแนวคิดและทฤษฎีตะวันตกเป็นแนวทางเสนอ ซึ่งมักจะห่างไกลจากสภาพแห่งความเป็นจริงของสังคมไทย เมื่อนักศึกษาสำเร็จออกไป ต้องประสบกับปัญหาการใช้ทฤษฎีและแนวความคิดในการประยุกต์ ทำให้ต้องใช้ตำราและผลงานของชาวตะวันตกเป็นเครื่องมือในการอ้างอิงเสมอ สาเหตุสำคัญเพราะเราขาดฐานข้อมูลที่เป็นภาษาไทยโดยเฉพาะข้อมูลปฐมภูมินั้นเองผลที่ตามก็คือ งานวิชาการทางด้านสังคมศาสตร์จึงไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรและเกิดช่องว่างระหว่างการเรียนรู้และประยุกต์

ประการที่สี่ มีประเด็นและปัญหาที่สำคัญในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ซึ่งงานวิจัยและวิชาการมักจะมองข้าม (และบางประเด็นของปัญหามีความต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน) ประเด็นและปัญหาที่สำคัญ อาทิเช่น ความสำคัญของระบบส่วย และคลองต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ เช่น วัด วัง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมีนัยต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ อย่างไร? ทำไมพื้นที่ของถนนจึงมีน้อย และทำไมถึงมีถนนซอยเป็นจำนวนมาก บทบาทของชาวต่างประเทศและระดับพัฒนาการทางเศรษฐกิจมีผลต่อการขยายตัวและการเจริญเติบโตของเมืองอย่างไร ทำไมก่อนปี ค.ศ.1950 องค์ประกอบของประชากรในกรุงเทพฯ ถึงเป็นคนจีนเป็นสำคัญ ทำไมก่อนปี ค.ศ. 1950 อัตราการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพฯ อยู่ ณ ระดับต่ำ

บทบาทของกระทรวงนครบาลและกษัตริย์ในอดีต มีผลต่อความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างไร คนจีนอพยพมีผลต่ออุปทานแรงงานและกดดันค่าจ้างแรงงานไร้ฝีมืออย่างไร การเปลี่ยนแปลงในชนบทมีผลอย่างไร ต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในอดีต เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ โดยจะศึกษาในประเด็นและปัจจัยที่กำหนดความเป็นเมืองโตเดี่ยว ได้แก่ ระบบส่วยและการค้าระหว่างประเทศทั้งก่อนและหลังสนธิสัญญาเบาริง (1855) การสร้างคลองในกรุงเทพฯ และที่ราบภาคกลาง จำนวนประชากรและแรงงานชาวจีนอพยพ ตลาดแรงงาน การปกครองและการบริหารในกรุงเทพฯ อันได้แก่ กระทรวงนครบาล ผลกระทบทางเศรษฐกิจของ “การเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาเป็นเมืองบก” ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงในเศรษฐกิจชนบทกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) สร้างองค์ความรู้ใหม่ โดยการนำวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจมาอธิบายพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ โดยเฉพาะการใช้เอกสารขั้นต้น
- (2) สร้างงานวิจัยข้อมูลพื้นฐานเพื่อให้นักวิจัยและนักวิชาการนำไปพัฒนาต่อไป
- (3) เพื่ออธิบายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในแง่มุมต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนบทบาทจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ เศรษฐกิจในชนบท

บทที่ 2 งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องและระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเอกสารประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1820-ค.ศ. 1950 นั้นมีน้อยมากงานที่พอจะใกล้เคียงกับงานวิจัยชิ้นนี้บ้าง ได้แก่ Office of the Prime Minister [1982] ว่าด้วย Foreign Records of the Bangkok Period Up to A.D. 1932 งานดังกล่าวข้างต้นเป็นการรวบรวมเอกสารจากต้นฉบับจริงของชาวต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทย นับตั้งแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 จนถึงการเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดิน ในปี ค.ศ. 1932 หนังสือดังกล่าวไม่ได้เฉพาะเจาะจงถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ หากแต่ให้ข้อมูลกว้าง ๆ ของสภาพกรุงเทพฯ โดยเฉพาะตอนต้นศตวรรษที่ 19 และ 20 ในประเด็นเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของเมือง สภาพภูมิศาสตร์ การประมาณการจำนวนประชากร สำเพ็ง และอื่น ๆ นอกจากนี้ยังได้พรรณาถึงข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ และประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย อาทิเช่น การคลังสาธารณะ การบริหารและการปกครอง ศาสนา เงินตรา กฎหมาย ระบบการศึกษา ฯลฯ ข้อเด่นของงานดังกล่าว คือ เสนอเอกสารสำคัญเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ โดยเฉพาะจากข้อมูลหนังสือหายากบันทึกโดยชาวต่างประเทศ อาทิเช่น Hall, Ruschenberger and Fitzroy A Voyage Round the World Including an Embassy to Muscat and Siam 1835, 1836 and 1837, Earl George Windsor, the Eastern Seas of Voyages and Advantures in the Indian Archipelago in 1832, 1833, and 1834, Par Mgr Pallegoix, Description Du Royaume Thai Ou Siam [1854] , Ernest Young, Kingdom of the Yellow Rope. A. Cecil Carter, The Kingdom of Siam [1905] แม้ว่างานดังกล่าวจะมีประโยชน์ในแง่ที่เป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิง เพื่อใช้ค้นคว้าทางประวัติศาสตร์ได้ดีก็ตาม แต่จุดอ่อนก็มีหลายประการด้วยกัน คือ(1) ขาดความเชื่อมโยงเกี่ยวกับพัฒนาการทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของไทย กับกรุงเทพฯ ในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ กัน (2) ข้อมูลทางประวัติศาสตร์บางแห่งยังน่าสงสัยว่าจะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงไร เช่น ข้อมูลจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ควรจะได้รับการตรวจสอบจากเอกสารแหล่งต่าง ๆ โดยเฉพาะเอกสารชั้นต้นที่เป็นภาษาไทย (3) ขาดการตีความและวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ไม่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างระดับของพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เป็นต้น

งานว่าด้วยข้อมูลของกรุงเทพฯ ที่น่าสนใจ ได้แก่ งานของ เอนก นาวิกมูล [เอนก 2531] เทพชู ทับทอง [เทพชู 2535] งานของทั้งสองท่านแสดงถึงความอดสาหะวิริยะในการรวบรวมข้อมูลชั้นปฐมเกี่ยวกับเหตุการณ์เกร็ดทางประวัติศาสตร์การกำเนิดและพัฒนาการของสิ่งเก่า ๆ ในสังคมไทย อาทิเช่น การโฆษณา ภาพยนตร์ เหล้าฝรั่ง หนังสือพิมพ์ ไม้ขีดไฟ โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ตลอดจนเรื่องราวของชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทยในอดีต ซึ่งข้อมูลดังกล่าวได้กล่าวถึงเรื่องราวที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ ข้อมูลที่ใช้ในการค้นคว้าได้มาจาก

เอกสารทางประวัติศาสตร์ อาทิเช่น หนังสือพิมพ์ ราชกิจจานุเบกษา เอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ เป็นต้น แม้ว่าจะอ้างว่างานดังกล่าวจะได้อาศัยข้อมูลชั้นปฐม ซึ่งเป็นเอกสารภาษาไทย แต่ก็ให้ความรู้ทั่วๆ ไปไม่ได้มีการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ตลอดจนมีข้อมูลที่สำคัญในอดีตอยู่เป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้เผยแพร่ อาทิเช่น ข้อมูลเกี่ยวกับค่าแรงของแรงงานชาวจีนอพยพในกรุงเทพฯ การขยายตัวของธุรกิจกรุงเทพฯ สายการเดินเรือและบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้จำนวนของข้อมูลยังมีน้อยเกินไปที่จะใช้อ้างอิงถึงการเปลี่ยนแปลงในระยะยาวของพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ

งานว่าด้วยข้อมูลของประวัติศาสตร์ของกรุงเทพฯ เกี่ยวกับบันทึกของผู้คนร่วมสมัย อาทิเช่น Sthirakoses [Sthirakoses 1992] ส. พลายน้อย [ส.2525] สง่า กาญจนาคพันธุ์ [สง่า 2524] จุดเด่นของงานเหล่านี้คือ การบันทึกความทรงจำของผู้เขียนตั้งแต่ชีวิตในวัยเด็กเป็นต้นมา โดยจะบันทึกความทรงจำในแง่มุมต่าง ๆ อาทิเช่น ชีวิตในวัยเด็ก การเล่าสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในสมัยเก่า ประเพณีและวัฒนธรรมของคนสมัยก่อน การสร้างคลอง การสร้างถนน ตลอดจนสภาพการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและสังคมในสมัยก่อน จุดอ่อนของงานประเภทบันทึกความทรงจำหรือประวัติศาสตร์จากคำบอกเล่านี้มีอยู่มากมาย อาทิเช่น ผู้เขียนอาจจะลืมเหตุการณ์บางอย่างได้ ขาดข้อมูลที่เป็นสถิติในระยะยาวและขาดประจักษ์พยานที่เชื่อถือได้ ไม่สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาสรุปและตีความอย่างเป็นระบบได้ ย่อมมีผลสำคัญต่อการเขียนประวัติศาสตร์ที่แม่นยำและขาดคุณภาพ เป็นต้น

งานของ ศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา [Chatthip 1981 a และ Chatthip 1981 b] เรื่อง "The Political Economy of Siam" แม้ว่าจะไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ แต่ก็ให้ภาพพัฒนาการของเศรษฐกิจไทยอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 1850-1910 และ 1910-1932 โดยมีนัยสำคัญต่อพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพฯ กล่าวคือ สาเหตุของความด้อยพัฒนาและการที่ทุนนิยมของไทยไม่สามารถพัฒนาเติบโตใหญ่ได้เพราะว่า โครงสร้างของสถาบันสังคม และการเมือง ซึ่งมีลักษณะเป็นศักดินา บทบาทของอำนาจรัฐชนชั้นผู้ปกครองและนายทุนชาวจีนโพ้นทะเล ตลอดจนโครงสร้างทางด้านการคลังของประเทศ มีผลต่อการขูดรีดทรัพยากรส่วนเกินจากประชากรส่วนใหญ่ของประเทศสู่เมืองหลวงคือกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครองและบริหารเมืองท่า ตลอดจนเป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นผู้มีอำนาจและนายทุนจีน งานของอาจารย์ฉัตรทิพย์ ถือได้ว่าเป็นงานบุกเบิกงานศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยในแง่การใช้กรอบการวิเคราะห์แบบ Asiatic Mode of Production ของ Marxist และจุดเด่นมากของงานนี้ก็คือ การรวบรวมเอกสารภาษาไทยจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติอื่นได้แก่ บันทึกของกษัตริย์ บันทึกของเสนาบดีในการบริหารราชการแผ่นดินเพื่อใช้อ้างอิง แต่จุดอ่อนของงานก็มีมากเช่นเดียวกัน อาทิเช่น การใช้กรอบความคิดแบบ Marxist ย่อมมีความโน้มเอียงการมองความสัมพันธ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบทในเชิงขูดรีดโดยละเลยที่จะให้ความ

สำคัญของพลัดตลาดในการอธิบายระหว่างเมืองและชนบท สะท้อนความสำคัญของปัจจัยทางภูมิศาสตร์ในการอธิบายการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เป็นต้น

ระเบียบวิธีวิจัย

สำรวจ วิเคราะห์ และรวบรวมเอกสารที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ. 1820-1950 ในด้านต่าง ๆ ที่จะมีผลต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ ประกอบไปด้วย ระบบการเกณฑ์แรงงานระบบส่วย จำนวนประชากร และแรงงานชาวจีนอพยพ โครงสร้างของตลาดแรงงานการค้า และการพัฒนาอุตสาหกรรม บทบาทของกษัตริย์ และพระคลังข้างที่ สภาพที่ตั้งของกรุงเทพฯ เส้นทางคมนาคมอันได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ ในที่ราบภาคกลาง เพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด การสร้างถนนในกรุงเทพฯ บทบาทของกระทรวงนครบาลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยวิเคราะห์ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นโดยมีสมมุติฐานหลักดังต่อไปนี้ คือ

(1) ระบบการเกณฑ์แรงงาน และระบบส่วยมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในก่อนช่วงปี 1855 เพราะว่า แรงงานเกณฑ์ถือว่าการใช้แรงงานบังคับและเป็นการสร้างผลผลิตให้แก่ กษัตริย์และชนชั้นปกครองในกรุงเทพฯ ในขณะที่ระบบส่วยถือว่าการโอนทรัพยากรจากชนบทสู่กรุงเทพฯ เพื่อใช้ในการส่งออกในระบบการค้าผูกขาด และการก่อสร้างต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ

(2) การส่งออกจากระบบส่วย มีผลให้เกิดการขยายตัวด้านกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น การต่อเรือ และส่งผลให้เกิดความต้องการแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวจีนอพยพจึงถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ

(3) สนธิสัญญาเบาริ่ง (1855) มีผลสำคัญต่อพัฒนาการเมืองโตเดี่ยว กรุงเทพฯ คือ ส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในฐานะของแหล่งที่ตั้งของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญ ดังนั้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ อาทิเช่น โรงสี โรงเลื่อย กระจุกดัวอยู่ในกรุงเทพฯ สูงมาก หลังปี 1932 วิสาหกิจเริ่มมีการขยายตัวมากขึ้น เนื่องมาจากนโยบายเศรษฐกิจชาตินิยม และการเปลี่ยนแปลงภาวะเศรษฐกิจในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา

(4) หลังปี ค.ศ.1855 อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ ถูกกำหนดจากแรงงานอพยพชาวจีนเป็นสำคัญ สาเหตุที่แรงงานจีนอพยพเข้ามามากเพราะความต้องการแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมในกรุงเทพฯ เพิ่มสูงมากหลังสนธิสัญญาเบาริ่ง แรงงานอพยพชาวจีนมีผลสำคัญต่อการเพิ่มอุปทานแรงงานและการกดตันอัตราค่าจ้างของคนงานไร้ฝีมือระหว่าง ปีค.ศ. 1855-1950

(5) การสร้างถนนในกรุงเทพฯ นับแต่ปี ค.ศ.1861 เป็นต้นมา มีความสำคัญในฐานะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อ"การเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ จากเมืองน้ำเป็นเมืองบก" โดยที่ถนนมีผลสำคัญต่อการขยายพื้นที่เมือง การใช้ที่ดิน การขยายตัวทางการค้า การสร้างห้องแถว และการขยายตัวของ การขนส่งทางบก อันได้แก่ รถม้า รถยนต์ รถราง

(6) การสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง หลังปี ค.ศ.1855 สนับสนุนการขยายตัวทางการค้า เพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ การนำผลผลิตข้าวสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ และเป็นแหล่งนำสินค้าเข้าจาก ท่าเรือกรุงเทพฯ สู่ชนบท โดยเฉพาะที่ราบภาคกลาง

(7) บทบาทของกษัตริย์และพระคลังข้างที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เพราะเป็นปัจจัยสนับสนุนการลงทุนทางธุรกิจตลอดจนมีบทบาทสำคัญต่อการใช้ที่ดินใน กรุงเทพฯ เช่น การสร้างห้องแถว พระราชวัง และถนน เป็นต้น

(8) การบริหารกรุงเทพฯ โดยกระทรวงนครบาล นับตั้งแต่ตอนต้นทศวรรษ 1890 ส่งเสริมและสนับสนุนการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

(9) การเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างช้า ๆ เพราะว่าการย้ายถิ่นจาก ชนบทมีน้อย เนื่องจากเศรษฐกิจในชนบทมีผลผลิตภาพการผลิตของแรงงานสูง ส่งผลให้ระดับ ค่าจ้างและรายได้ในชนบทสูงกว่ากรุงเทพฯ

แหล่งข้อมูล

สำรวจข้อมูลจากแหล่งที่สำคัญดังต่อไปนี้

(1) เอกสารขึ้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติที่สำคัญคือ พระราชหัตเลขาสั่งราชการ รายงานการประชุมเสนาบดี การปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน บันทึกของเสนาบดี เอกสารส่วนบุคคลและรายงานของที่ปรึกษาชาวต่างประเทศ ตลอดจนเอกสารของBritish Consular Report ฯลฯ

(2) เอกสารสิ่งพิมพ์ อาทิเช่น หนังสือพิมพ์ Bangkok Calendar, Bangkok Chronicles, Bangkok Times. ฯลฯ พระราชพงศาวดารฉบับต่าง ๆ ประชุมกฎหมายประจำศก ราชกิจจานุเบกษา หนังสือานศพ วิทยานิพนธ์ ฯลฯ

(3) บันทึกของชาวต่างประเทศ อาทิเช่น Crawford (1915), Crawford (1967), Bowring (1977), Malcom (1839), Malloch (1852) ฯลฯ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้จะกำหนดขอบเขตการศึกษาในช่วงระหว่าง ค.ศ.1820 จนถึง หลังสงครามโลก ครั้งที่ 2 (ค.ศ.1950)

บทที่ 3 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1820-1855

นับตั้งแต่กรุงเทพฯ ได้รับสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยในปี ค.ศ.1782 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้มีความเจริญรุ่งเรืองกว่าเมืองอื่น ๆ เราอาจกล่าวได้ว่าแม้ในศตวรรษ ที่ 19 กรุงเทพฯ ได้ดำรงความเป็นเมือง “โตเดี่ยว” (primate city) หรือความเป็นเอกนครแห่งเดียวของประเทศไทย

บันทึกชาวต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับจำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ แสดงว่ากรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตก้าวหน้าเมืองอื่น ๆ นับตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19

คروฟอร์ด (Crawford) ประมาณว่ากรุงเทพฯ มีพลเมืองเท่ากับ 50,000 คน ในปี ค.ศ. 1822

มัลลอค (Malloch) ; 134,090 ในปี ค.ศ.1828

ทอมลิน (Tomlin) ; 77,300 ในปี ค.ศ.1828

ดีน (Dean) ; 505,000 ในปี ค.ศ.1835

มอลคอม (Malcom) ; 100,000 ในปี ค.ศ.1843

นีล (Neal) ; 350,000 ในปี ค.ศ.1849 และ

เบาริง (Bowring) ; 300,000 ในปี ค.ศ.1855 [Skinner 1957 : 81 ; Terwiel 1989 : 226]

ในขณะที่พลเมืองในเมืองอันดับสองและอันดับสามและเมืองอื่น ๆ มีน้อยกว่าพลเมืองใน กรุงเทพฯ อาทิเช่น อยุธยา ; 26,200 ในปี ค.ศ.1827 จันทบุรี ; 36,900 ในปี ค.ศ.1827 สระบุรี ; 14,320 และ พิษณุโลก 5,000 [Terwiel 1989 : 142 ; Sternstein 1964 : 300-305]

เนื่องจากสถิติของจำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ มีอยู่กระจัดกระจายและการเก็บบันทึกส่วนใหญ่จะอยู่ในบันทึกจากการคาดเดาของชาวต่างประเทศ ศาสตราจารย์บาส เทอร์วิล (Bass Terwiel) ได้ตรวจสอบข้อมูลของจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ และสรุปว่า ประมาณกลางคริสต์ศตวรรษที่ 19 หรือทศวรรษ 1850 พลเมืองของกรุงเทพฯ มีประมาณ 50,000-100,000 คน เพราะจากตัวเลขของจำนวนพลเมือง จากการสำรวจเลขที่บ้านเพื่อประกอบการทำการไปรษณีย์โทรเลขในปี ค.ศ.1883 [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2426] แสดงว่า พลเมืองในกรุงเทพฯ มีประมาณ 120,000 [Terwiel, 1989 : 232]

สถิติของประชากรเป็นเครื่องชี้วัดความเป็นเมืองเอกนครได้ดีที่สุด เพราะว่า จำนวนประชากรเป็นเครื่องชี้วัดถึงขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขนาดของตลาด ขนาดของอุปทานแรงงาน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศและภูมิภาค ดังนั้นอาจจะกล่าวได้ว่า ในช่วงก่อนกลางศตวรรษที่ 19 (หรือก่อนปี ค.ศ.1855 ที่ไทยได้ทำสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักร) กรุงเทพฯ ได้เป็นเมืองที่เจริญก้าวหน้ากว่าทุกเมืองในราชอาณาจักรสยามกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงที่ทำการของรัฐบาลและที่ประทับของประมุขของชาติ เป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุด ตลาดภาคแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมที่ใหญ่ที่สุด ศูนย์กลางการบริหาร ฯลฯ

2. ปัจจัยกำหนดความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

จุดกระตุ้นให้กรุงเทพฯ เจริญเติบโตในต้นศตวรรษที่ 19 ได้แก่ (1)บทบาทของท่าเรือและการค้าระหว่างประเทศ (2)แรงงานชาวจีนอพยพ (3)ระบบส่วย

: ท่าเรือและการค้าระหว่างประเทศ

พื้นฐานที่สำคัญประการแรกที่จะเข้าใจประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ คือ บทบาทของกรุงเทพฯ ในฐานะเป็นเมืองท่า นับแต่คริสต์ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ นอกจากจะเป็นเมืองหลวงแล้วยังเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของประเทศ เมื่อการค้าขายด้วยอ้อมมีผลให้เมืองเจริญเติบโตไปด้วย ทั้งนี้เพราะว่าการค้าระหว่างประเทศมีผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจขยายตัวและกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ความต้องการแรงงานเพื่อสนองตอบการขยายตัวของตลาดโดยเฉพาะแรงงานชาวจีนมีมากยิ่งขึ้น จำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ จึงเป็นชาวจีนเป็นสำคัญ [Skinner 1957: 1] (ดังจะได้กล่าวต่อไป)

กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่า (river port) ที่ตั้งของกรุงเทพฯ อยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ห่างจากปากแม่น้ำ (บริเวณอ่าวไทย) ประมาณ 20 ไมล์ การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ และเมืองต่าง ๆ สามารถกระทำได้ดังนี้ คือ กรุงเทพฯ ที่ราบภาคกลางและภาคเหนือ สามารถติดต่อกันได้โดยผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน ตลอดจนระบบคลองในที่ราบภาคกลาง การติดต่อกับทางภาคตะวันออกและใต้สามารถแล่นเรือไปตามชายฝั่งในขณะที่การติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือนั้นสามารถกระทำได้โดยทางเกวียนและทางบก โดยผ่านเส้นทางสระบุรี ภูเขาตองพระยาไฟ (ตองพระยาเย็น) ไปจนถึงโคราช

กรุงเทพฯ ได้เปรียบในแง่แหล่งที่ตั้งเพราะตั้งอยู่ในที่ราบภาคกลาง ตอนปลายแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์และเป็นที่อยู่อาศัยของชาวไทยมาโดยตลอด และสามารถติดต่อกันโดยแม่น้ำเจ้าพระยาและระบบคลองต่าง ๆ ซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มาก ด้วยข้อได้เปรียบทางสภาพภูมิศาสตร์นี้เอง มีผลให้พัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองท่าก้าวล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ และกลายเป็นเมืองเอกนครในที่สุด กล่าวคือกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการเก็บส่วยจากพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อการส่งออก (โดยผ่านแม่น้ำสายหลักคือแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสำคัญ) เพราะที่ตั้งของกรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำจึงเหมาะแก่การเป็นเมืองท่าหรือเปิดประตูเพื่อการค้าขายกับต่างประเทศ การที่กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโดยแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ บทบาทของกรุงเทพฯ ต่อเศรษฐกิจไทยจึงมีสูงขึ้นเพราะสามารถควบคุมการบริหารการเก็บภาษี จากหัวเมืองต่าง ๆ ได้ค่อนข้างมีประสิทธิภาพ (ตลอดจนการส่งเจ้าภาษีนายอากรจากกรุงเทพฯ ไปเก็บภาษีอากรยังหัวเมืองอื่น ๆ)

จวบจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 สินค้าเพื่อการส่งออกของสยาม คือสินค้าที่ได้มาจากระบบส่วยเป็นสำคัญ การค้าระหว่างประเทศนับว่าเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างยิ่งยวดในสมัยธนบุรีและกรุงเทพฯ ดอนตัน [Hong 1984 :48] รายได้จากการค้าระหว่างประเทศจัดได้ว่าเป็นรายได้ที่สำคัญที่สุดประเภทหนึ่งของรัฐ [Vella 1957]

จวบจนกระทั่งต้นทศวรรษที่ 1820 การค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ภายใต้การผูกขาดโดยรัฐเป็นสำคัญ คู่ค้าที่สำคัญของไทยจนกระทั่งทศวรรษ 1850 คือ จีน การค้าผูกขาด โดยรัฐของไทยส่วนใหญ่ดำเนินการที่ทำเรือกรุงเทพ รายงานของ จอห์น ครอฟอร์ดในต้นทศวรรษที่ 1820 แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญในภูมิภาคนี้ (entrepot port) รับสินค้ามาจากอินเดีย คาบสมุทรมลายาและที่อื่น ๆ เพื่อส่งไปขายต่อที่จีน เขาได้บันทึกไว้ ดังนี้

"The inland and coasting trade is very considerable : the principal part of this domestic traffic is carried out on the Menam [the Chaophraya river] and its branches, and the procedure is carried in flat boats or on large rafts of bambo. The upper part of the menam [the river] where it begins to be nevigable, is practicable in the months of August and September. Boats which quit Lao [the northern regions of Thailand] in these months, do not arrive at Bangkok until November and December, when the river is crowded whith them. Grain, salt, cotton, sapanwod, oil and timber are brought to the capital by this mode of conveyance" [Crawfurd 1967 :406]

จากที่ครอฟอร์ดพรรณามาแล้วข้างต้นแสดงว่า มีเพียงแต่ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ หากว่าการคมนาคมทางน้ำ (เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา) มีผลกระทบต่อการขยายตัวทางการค้า

สินค้าส่วยเพื่อการส่งออกที่สำคัญภายใต้ระบบการค้าแบบผูกขาดโดยรัฐที่สำคัญ อาทิ เช่น รังนก ผาง ดีบุก พริกไทย เนื้อไม้ เร่ว ตะกั่ว งาช้าง รง กระวาน กำนยาน ฟองตะนู [วิทยาลัษฏุรภิรมย์ 2514 : 254]

การค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนนำมาซึ่งกำไรอย่างมหาศาล จากบันทึกของ เบอร์นี พบว่าในทศวรรษ 1820 กำไรจากการค้าสำเภานั้นสูงถึงร้อยละ 300 แม้ว่าเรือสำเภานึ่งลำจากสองลำต้องอับปางลงก็ยังคงได้กำไรอยู่ในอัตราสูงนั่นเอง [The Burney Papers 1911 : 80] มูลเหตุที่ทำให้การค้าเรือสำเภาได้รับกำไรอย่างมหาศาลเพราะว่าการผูกขาดการค้าย่อมมีผลให้กำไรต่อหน่วยที่ได้รับสูงขึ้น เพราะจำกัดการเข้ามาแข่งขันของเอกชน ในขณะเดียวกันสินค้าเพื่อการส่งออกส่วนใหญ่อยู่ในระบบส่วย ซึ่งรัฐสามารถบังคับและกะเกณฑ์หรือบังคับซื้อได้ในราคาถูก ย่อมหมายความว่าต้นทุนในการได้มาซึ่งสินค้าเพื่อการส่งออกจะต่ำ ส่งผลให้กำไรจากการค้าขายมีสูงมาก

กำไรอย่างมหาศาลของการค้าเรือสำเภาเป็นแรงจูงใจให้กษัตริย์ ชุนนาง และพ่อค้าชาว จีนที่มีความสัมพันธ์อันดีกับชุนนางเข้ามาลงทุนในการค้าเรือสำเภา ตัวอย่างเช่น เรือกำปั่นที่ บรรทุกสินค้าซึ่งอยู่ภายใต้ความอุปถัมภ์ของจมีนไวยวรนาก (ช่วง บุนนาค) ลงทุนไปเป็นมูลค่า ถึง 16,358 เหรียญสเปน หรือพระราชโอรสของรัชกาลที่สองหรือพระองค์เจ้าทินกร มีเรือบรรทุก สินค้ามีมูลค่าถึง 12,284 เหรียญสเปน [คุชแมน 2528 : 95] ในขณะที่รัชกาลที่ 3 ทรงกำกับ ราชการกรมพระคลังในสมัยรัชกาลที่ 2 และทรงเป็นผู้อำนวยการพวกเรือสำเภา ที่ทำการค้าของ รัฐบาลประเทศจีน [คุชแมน 2528 : 94] กล่าวโดยสรุปการค้าในสมัยกรุงเทพฯ ตอนต้น (ก่อนปี ค.ศ.1855) ในทัศนะของคุชแมน การค้าอย่างเสรีมีอาจจะกระทำได้เพราะ องค์พระมหากษัตริย์ และบรรดาเจ้านายทั้งฝ่ายชายต่างก็ทรงมีเรือสำเภาสวนพระองค์ และใช้อภิสิทธิ์ในการส่งสินค้า เข้าและส่งออก นอกจากการค้ากับต่างประเทศแล้วองค์พระมหากษัตริย์ทรงเข้าร่วมการค้า กับเมืองต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลของอ่าวสยาม เรือสำเภาของพระองค์ได้แล่นไปมาบ่อยครั้งใน การขนเครื่องราชบรรณาการจากเมืองขึ้นในแหลมมลายูมายังบางกอก" [คุชแมน 2528 : 94]

การค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวมีผลให้เมืองท่ากรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองท่าสำคัญ เพื่อ รับส่วยจากหัวเมืองอื่น ๆ ที่สำคัญ อาทิเช่น ส่วยผลเร็ว ถูกส่งมาจากนครจำปาศักดิ์ อุบลราช- ธานี กาฬสินธุ์ รัตนบุรี สุวรรณภูมิ เขมราฐ มุกดาหาร สุรินทร์ ฉะเชิงเทรา พระตะบอง ปราจีนบุรี ยโสธร วัฒนานคร สระบุรี ชุมพร นครสวรรค์ ราชบุรี และร้อยเอ็ด [บุญรอด 2518 : 91-92] สินค้า ส่วยเพื่อการส่งออกที่สำคัญในทศวรรษ 1820 และ 1830 มาจากสินค้าที่เก็บรวบรวมจากป่าและ ทรัพยากรธรรมชาติ อาทิเช่น กายาน งาม้าง ดินปะสิว ผลเร็ว ผ่าง รั้งนกะแก้ว หนั่งสัตว์ กายาน ไม้หอม ลูกกระวาน นอแรด พริกไท ไม้ซุง เนื้อไม้ ครั่ง กัมมะถัน ไม้ไผ่กฤษณา กลักขี้ การบูร ชันปึก ผลกระเบา นอมะราด กระวาน ดีปลี อำพัน จันท์ชะมด หางนกยูง ปีกนกกะเตน กากเพชร จันทบูรณ ผ่าง พิมเสน ฯลฯ

กรุงเทพฯ มีเพียงแต่เป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของราชอาณาจักรสยาม ทว่าได้กลายเป็น เมืองท่าที่สำคัญมากที่สุดเมืองหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย จอห์น ครอฟอร์ดได้บันทึกว่า ในทศวรรษ 1820 ว่า "ท่าเรือกรุงเทพฯ มีความสำคัญกว่าท่าเรืออื่น ๆ ทั้งหมดในภูมิภาคเอเชีย ยกเว้นเพียง ท่าเรือวางตุ้งในประเทศจีนเท่านั้น" [Crawford 1967 : 145]

สถิติการค้าระหว่างประเทศที่กระทำโดยผ่านกรุงเทพฯ ที่น่าสนใจมีดังนี้ บันทึกของ ครอฟอร์ด ในปี ค.ศ.1821 แสดงว่ามีเรือสำเภาของราชอาณาจักรสยามอย่างน้อย 5 ลำขึ้นไป ได้ทำการติดต่อค้าขายกับช่องแคบมะละกาและ โดยบรรทุกสินค้าหนักประมาณ 25,000 หาบต่อ ปี [Crawford Papers 1915 : 120] ท่านอุปทูตได้ประมาณว่าเรือสำเภาทั้งไทยและจีนจำนวน 140 ลำได้ทำการค้าขายกันระหว่างทั้งสองประเทศ ประมาณว่า น้ำหนักสินค้าที่ทำการค้าขายกัน ประมาณ 35,000 ตันต่อปี นอกจากการค้ากับจีนแล้วเขาได้ประมาณว่าเรือสำเภาจำนวน 200 ลำ (หรือน้ำหนักประมาณ 28,125 ตัน) ได้ทำการค้าขายกับกรุงเทพฯ และท่าเรือ

อื่น ๆ ตามชายฝั่งของไทย ตลอดจนคาบสมุทรของกัมพูชา มาลายา (รวมทั้งสิงคโปร์ และปีนัง) [Crawford 1967 : 414 -416]. ระหว่างปี ค.ศ.1820 และ 1821 มูลค่าการค้าระหว่างไทยและปีนังเท่ากับ 207,750 ดอลลาร์ (ชัย 2522 : 83) มูลค่าการส่งออกของไทยไปสิงคโปร์ในช่วงปี 1820 และ 1830 มีค่าเท่ากับ 1,128,785 รูปี (วราภรณ์ 2522 : 79) มูลค่าสินค้าหลักที่ทำการส่งออกคือ น้ำตาล (370,242 รูปี) ข้าวและข้าวเปลือก (166,185 รูปี) ยาสูบ (139,493 รูปี) ครั่ง (77,208 รูปี) ไม้ฝาง (72,633 รูปี) เกลือ (68,647 รูปี) ดีบุก (57,573 รูปี) และอื่น ๆ [Ammar (n.d) : 3.2]

ในปี ค.ศ.1852 Malloch ได้บันทึกว่า “The trade next in importance to China with Siam is that of Singapore, principally in piece goods and opium, in barter for sugar, pepper, rice, sapanwood, gamboge, bengamin, ivory, deer’s horns, and so on suited for the English Market”.

การค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ ยังได้ขยายไปยังภูมิภาคอื่น ๆ อีกเช่น ปัตตานี ไซ่ง่อนและบอมเบย์ ระหว่าง ค.ศ.1829-51 จำนวนเรือสำเภาก็ได้เข้าเทียบท่าที่สิงคโปร์มีดังต่อไปนี้ [Sarasin 1977 : 209]

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือสำเภา (ลำ)
1829-30	31
1832-33	37
1835-36	23
1838-39	23
1841-42	28
1844-45	22
1847-48	20
1850-51	63

สถิติเรือสำเภาที่เทียบท่าที่กรุงเทพฯ ในช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่สามซึ่งบันทึกโดย Malloch มีดังต่อไปนี้ (Malloch 1852 : 65)

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือสำเภา (ลำ)
1825	265
1826	249
1827	275
1836	302
1843	314
1850	332

ตัวเลขจำนวนเรือจากสองตารางข้างต้นแสดงนัยสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ ที่มีต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างน้อย 2 ประการ ประการแรก การค้าระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของพัฒนาการทางการค้าของกรุงเทพฯ มาเนิ่นนานก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักรในปี 1855 และการค้าระหว่างประเทศได้ผลักดันให้ "สยาม" ได้ติดต่อกับประเทศตะวันตกมาเนิ่นนาน (โดยผ่านสิงคโปร์) โดยได้รับอิทธิพลการค้าและแนวคิดจากตะวันตกโดยมีต้องสงสัย ประการที่สอง พัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศส่งผลให้กรุงเทพฯ มีเพียงแต่เป็นเมืองท่าที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียเท่านั้น หากแต่อาจยังเป็นแหล่งงานจ้างงานขนาดใหญ่ของแรงงานชาวจีนอพยพซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินเรือ เช่น กะลาสีเรือ แรงงานรับจ้าง ลูกเรือ และอื่น ๆ นอกจากนี้แรงงานอพยพชาวจีนยังมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรมในกรุงเทพฯ

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการรับแนวความคิดและอิทธิพลของตะวันตก ในปี ค.ศ. 1820 ปอร์ตุเกสได้ตั้งสถานกงสุลขึ้นที่กรุงเทพฯ และทางกงสุลปอร์ตุเกสได้สร้างคลังสินค้าบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรีเพื่อรับสินค้าจากการติดต่อทางเรือจากสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา ชุมชนของชาวตะวันตกในกรุงเทพฯ อาทิเช่น มิสชันนารี กงสุลและพ่อค้าชาวตะวันตก ได้ตั้งถิ่นฐานอยู่ทางฝั่งธนบุรี [จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2534 : 80] บันทึกของ Earl ซึ่งได้เข้ามาเยี่ยมเยียนกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1837 ได้พรรณนาเกี่ยวกับชาวตะวันตกในกรุงเทพฯ ไว้ดังนี้

Many native Christians are to be found at Bangkok, probably about five or six hundred. These people are either descendants of the Portuguese who formerly traded on the coast, or converts to the Jesuits of the Propaganda mission, several of whom are established in Siam. The Christians inhabit a portion of the town near the factory, called Santa Cruz, the greater part of which was burned to the ground a short time before my arrival....their communication with Europeans has enabled them to acquire a more extensive degree of knowledge than the natives and some of them are consequently employed as interpreters and pilots, the captain of the port also belonging to this class" [Office of the Prime Minister 1982 : 21]

การค้าระหว่างประเทศยังส่งผลต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือในกรุงเทพฯ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ กิจกรรมการต่อเรือสำเภาเป็นกิจกรรมที่เฟื่องฟูมากในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 และกิจกรรมการต่อเรือถือว่าเป็นแหล่งการจ้างงานของชาวจีนอพยพ เรือสำเภาที่สร้างในกรุงเทพฯ ได้ใช้ในการค้าขายในจีน อินเดีย คาบสมุทรมลายา และในภูมิภาคนี้ บันทึกของครอเฟิร์ตในปี 1821 บรรยายว่า

"Almost all the Junks employed in the commerce between the indian islands and maritime Southeast Asia are built at Bangkok on the great river [the Chaophraya] of Siam, and the capital of that kingdom." [อ้างใน Sarasin 1977 : 180] นอกจากนี้ นายครอว์ฟอร์ดยังได้ชมเชยว่าเรือสำเภาที่ไทยสร้างนั้นถูกที่สุดและคุณภาพดีที่สุด เขากล่าวว่าเรือสำเภาออกเทียบลำหนึ่งซึ่งมีระวางบรรทุก 1,600 ทาบ (เกือบ 85 ตัน) ต่อในกัมพูชาสิ้นเงิน 4,000 เหรียญเลปน (3 เหรียญ = 5 บาท) ถ้าหากต่อในเมืองกวางตุ้งจะสิ้นเงิน 5,000 เหรียญ ส่วนเรือสำเภาที่ต่อในกรุงเทพฯ นั้นลำหนึ่งมีระวางบรรทุก 1,500 ทาบ สิ้นเงินเพียง 1,350 เหรียญเท่านั้นเอง เหตุที่ลำต่อเรือในเมืองไทยถูกกว่าประเทศใกล้เคียงเพราะเมืองไทยมีไม้คุณภาพดีเป็นจำนวนมาก [อ้างใน ชัย 2522 : 80]

ผลรวมของการค้าต่างประเทศต่อเศรษฐกิจกรุงเทพฯ และเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างไร ?

ภาคส่งออกไทยนำมาซึ่งการเกินดุลการค้าและการชำระเงิน [Ammar : n.d.]

แสดงว่าระบบเศรษฐกิจไทยมีการใช้เงินมากขึ้น แต่การกระจุกตัวของการใช้เงินจะอยู่ที่กรุงเทพฯ มากที่สุด ในขณะที่ภูมิภาคอื่น ๆ ยังมีการใช้เงินตราน้อย เพราะในหลาย ๆ พื้นที่การผลิตยังเป็นแบบยังชีพ (subsistence economy)

การค้าระหว่างประเทศขยายตัวมีผลต่อการสะสมทุนของชนชั้นนายทุนภายใต้ระบบศักดินาของไทย ดังจะเห็นได้ว่า พ่อค้าจีนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับชนชั้นผู้ปกครองระดับสูงในปลายสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) พ่อค้าชาวจีนมีบทบาทเป็นเสนาบดีในการบริหารราชการในกรมท่าซ้าย อาทิเช่น พระยาโชดีกราชเศรษฐี (ทองจีน) และพระยาโชดีกราชเศรษฐีนั่นเองที่เป็นทั้งเจ้าภาษีนายอากร เจ้าของโรงงานน้ำตาลและเรือสำเภาค้าขายกับจีน หลักฐานทางประวัติศาสตร์หลายชิ้น แสดงให้เห็นว่าบรรดาเจ้าภาษีนายอากรมีความสำคัญอย่างใกล้ชิดชนชั้นศักดินา [ดู อติสร 2531 : 249-269] ขุนนางในกรมท่าซ้ายหลายท่านได้ลงทุนในกิจการการค้าเพื่อการส่งออก เจ้าพระยาพระคลัง (ดิศ บุนนาค) และเจ้าพระยาศรีพิพัฒน์ (ทัต บุนนาค) มีโรงงานน้ำตาลหลายโรงด้วยเงินทุนจำนวนมากในขณะนั้น [อติสร 2531 : 292]

การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศมีผลให้การควบคุมการบริหารและการสั่งการของกรุงเทพฯ ที่ได้ขยายออกไปยังหัวเมืองต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตที่ราบภาคกลาง ตามแนวพื้นที่จากนครชัยศรีไปจนถึงฉะเชิงเทรา และตามแนวชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะที่ชลบุรีและจันทบุรี เขตดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญยิ่ง เพราะมีการปลูกอ้อยเพื่อทำน้ำตาล พริกไทย ตลอดจนสินค้าจากธรรมชาติต่าง ๆ มีการตั้งขุนนางจากกรมท่าซ้ายเพื่อควบคุมหัวเมืองฝ่ายตะวันออก คือ จันทบุรี ตราด ระยอง บางละมุง ชลบุรี สาครบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี และสมุทรสงคราม โดยที่ขุนนางเหล่านี้ทำหน้าที่ควบคุมการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังเมืองท่ากรุงเทพฯ [ดู อติสร 2531] การค้าระหว่างประเทศมีความเชื่อมโยงกับธุรกิจค้าปลีกและส่งในกรุงเทพฯ สำเพ็งถือเป็นย่านการค้าที่สำคัญได้รับผลกระทบโดยตรงจากการค้าที่ขยายตัว เพราะมีการก่อสร้างคลังสินค้า ท่าเรือ และตลาดบกและตลาดน้ำ สำเพ็งเป็นย่านการค้าที่สำคัญในอดีตจนถึงปัจจุบัน เพราะ

เป็นย่านที่คนจีนอาศัยอย่างหนาแน่น ด้วยเหตุที่ภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ เป็นเมืองน้ำ การขยายตัวของการค้าต่างประเทศส่งผลให้ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพฯ มีการตั้งถิ่นฐานตลอดจนชุมชนการค้าตลาดต่าง ๆ และย่านธุรกิจได้ขยายตัวตามลำน้ำที่สำคัญคือ การขยายตัวของชุมชนข้าง ๆ แม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฟาก

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการย้ายถิ่นของแรงงานจีนอพยพ แรงงานจีนอพยพถือว่าเป็นบรรพบุรุษของแรงงานรับจ้างของกรรมกรไทย การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงานจีนย่อมมีผลสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจตลาด นอกภาคเกษตรกรรม (ดังจะได้อธิบายต่อไป)

แรงงานชาวจีนอพยพกับการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ ชาวจีนได้เข้ามาประกอบอาชีพในสยามนับแต่สมัยอยุธยาเป็นราชธานี มาถึงสมัยกรุงธนบุรี ชาวจีนได้มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ คือ พ่อค้าและกะลาสีเรือ [ดู Sarasin 1977 : 163] โดยเฉพาะชาวจีนแต้จิ๋ว พระเจ้าตากสินมหาราชก็มีเชื้อสายเป็นชาวจีน

สมัยกรุงเทพฯ เป็นราชธานี ชาวจีนได้หลั่งไหลเข้ามาเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนับแต่ต้นศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา นายคروฟอร์ด ได้บันทึกว่า มีชาวจีนอพยพในปี ค.ศ.1821 ประมาณ 100,000 คน และในจำนวนนี้ 30,000 คน อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เบอร์นี ประมาณว่ามีชาวจีนหลั่งไหลเข้าราชอาณาจักรสยามประมาณ 2,000-3,000 คน ในช่วงประมาณปี ค.ศ.1825-27 หรือตรงกับช่วงต้นรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (ค.ศ.1824-1851) [Purcell 1980 : 95 ; Skinner 1957 : 81] สกินเนอร์ ได้ประมาณว่า การอพยพเข้ามาในราชอาณาจักรสยามของชาวจีนอยู่ระหว่าง 2,000-12,000 คน ต่อปี ในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1820 และช่วงปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น ประมาณว่าการอพยพของชาวจีนมีถึงประมาณ 15,000 คนต่อปี (Skinner 1957 : 46) ศาสตราจารย์ วอลลา ได้ประมาณว่าในปี ค.ศ.1850 แรงงานของชาวจีนในราชอาณาจักรสยามมีถึง 250,000 คน

แม้ว่าเราจะไม่สามารถประมาณตัวเลขที่ถูกต้องของจำนวนชาวจีนได้ถูกต้อง ทว่าเราพอจะทราบว่าจำนวนชาวจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงครึ่งแรกของคริสต์ศตวรรษที่ 19 ชุมชนชาวจีนมีเพียงแต่จะตั้งรกรากถิ่นฐานอย่างแน่นหนาในบริเวณกรุงเทพฯ ทว่าได้กระจายกระจายอยู่ในเขตชนบททั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ราบภาคกลางที่มีแม่น้ำลำคลองได้ติดต่อถึงชาวจีนเหล่านี้ได้ประกอบอาชีพนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น ธุรกิจขายย้อมผ้าขาย เป็นต้น และเป็นที่น่าสนใจว่าการขยายตัวของการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ อาทิเช่น พริกไทย อ้อย (เพื่อผลิตน้ำตาล) ก็ขยายตัวมากเพราะการหลั่งไหลเข้ามาของชาวจีนในช่วงนี้เอง

ชาวจีนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของจำนวนประชากรกรุงเทพฯ ทั้งหมด (ดังแสดงในตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 จำนวนชาวจีนและประชากรในกรุงเทพฯ 1822-1849

ปี ค.ศ.	(1) จำนวนชาวจีน	(2) ประชากรในกรุงเทพฯทั้งหมด	(3) (%)
1822	31,000	50,000	62
1826	60,700	134,090	45
1828	36,000	77,300	46
1839	60,000	100,000	60
1843	70,000	350,000	20
1849	81,000	160,154	50

แหล่งที่มา : [Skinner 1957 :81]

ตัวเลขของจำนวนชาวจีนและประชากรในกรุงเทพฯ มีลักษณะขึ้น ๆ ลง ๆ เพราะว่าเราไม่มีการบันทึกตัวเลขประชากรอย่างเป็นระบบ ตัวเลขที่เราได้จากตารางข้างต้นนั้น สกินเนอร์ได้รวบรวมจากบันทึกของชาวต่างประเทศจากแหล่งต่าง ๆ อาทิเช่น จาก ครอฟฟอร์ด มัลลอค ทอม ลิม มัลคอม นีล เป็นต้น [Skinner 1957 : 81] แม้ว่าสถิติในตารางที่ 3.1 นั้นจะยังหาข้อสรุปจำนวนชาวจีนและประชากรกรุงเทพฯ ที่ชัดเจนไม่ได้ แต่เราก็พอจะสรุปได้ว่าการอพยพของชาวจีนในครึ่งแรกของศตวรรษที่ 19 มีผลสำคัญต่อการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ และมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรของกรุงเทพฯ คือ ชาวจีนอพยพ

หากพิจารณาถึงบทบาทของชาวจีนในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ เราจะพบว่าชาวจีนมีบทบาทสูงมาก ชาวจีนเป็นทั้งแรงงานที่มีฝีมือและไร้ฝีมือในภาคเศรษฐกิจ ตลาดทั้งในและนอกภาคเกษตรกรรม เป็นเจ้าภาษีนายอากรเป็นผู้ประกอบการ ชนชั้นศักดินา และอื่น ๆ ชาวจีนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ เพราะการค้าที่สำคัญอยู่ในมือของชาวจีนทั้งสิ้น กรุงเทพฯในอดีตแม้ว่าในด้านหนึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางการปกครองที่ชนชั้นศักดินาได้ครอบงำอย่างชัดเจนในอีกด้านหนึ่ง ลักษณะของความเป็นเมืองของ “ชาวจีน” ก็เด่นชัด เช่นเดียวกัน เพราะประชากรในกรุงเทพฯ มากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นชาวจีน สถิติภาษีที่จัดเก็บกับชาวจีนหรือเรียกว่า “เงินผูกปี” ถือได้ว่าเป็นแหล่งรายได้หลักของรายได้ของราชอาณาจักรสยามในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนี้ภาษี “เงินผูกปี” ได้ถูกใช้ในกิจการก่อสร้างและโยธาของรัฐไทยและของชนชั้นศักดินา ตัวอย่างเช่น เงินผูกปีที่เก็บได้ที่เมืองนครเขื่อนขันธ์และสมุทรปราการ ถูกใช้เพื่อการสร้างป้อมปราการ ณ หัวเมืองทั้งสอง ในปี ค.ศ.1839 ค.ศ. 1849 และ ค.ศ.1852 นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1852 เงินผูกปีจำนวนหนึ่งได้ถูกใช้จ่ายไปในการสร้างคูและกำแพงเมืองกรุงเทพฯ [ศรีศักดิ์ ชูสวัสดิ์ 2523 : 147-151]

มูลเหตุที่สำคัญบางประการที่มีผลให้แรงงานจีนอพยพมีบทบาทอย่างสูงยิ่งต่อภาคเศรษฐกิจตลาดในกรุงเทพฯ คือ (1) แรงงานไทยต้องอยู่ภายใต้พันธนาการของระบบไพร่ ดังนั้นจึงขาดแรงงานเสรี เนื่องจากแรงงานไพร่และทาสต้องรับใช้กษัตริย์และเจ้านายที่ต้นสังกัด (2) ความต้องการแรงงานรับจ้างมีเพิ่มขึ้นเพื่อสนองตอบการขยายตัวของ การก่อสร้างโยธาของรัฐ ตลอดจนการขยายตัวของภาคการค้าระหว่างประเทศ ประกอบกับการขาดแคลนแรงงานเสรี ผลที่ตามมาก็คืออัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือจึงพลอยสูงไปด้วย อัตราค่าจ้างที่สูงขึ้นนี้เป็นแรงดึงดูดให้แรงงานชาวจีนเข้ามาประกอบอาชีพรับจ้าง จอห์น ครอฟอร์ด ได้บันทึกว่า ในต้นสมัยรัชกาลที่สอง ค่าแรงของกรรมกรธรรมดาถึงวันละสลึงครึ่ง อัตราดังกล่าวนี้ทำให้กรรมกรซื้อข้าวเลี้ยงคนได้ถึง 18 เดือน อัตราค่าแรงนี้สูงกว่าอัตราค่าแรงของเมืองกัลกัตตาถึง 2 เท่า ส่วนช่างไม้จะได้รายได้ถึงวันละ 50 สตางค์ [Crawford 1919 : 139] อัตราค่าแรงของกรรมกรยังคงอยู่ในระดับสูงในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 คือตกประมาณวันละ 4 เพื่อสำหรับกรรมกรธรรมดา [ปาลเลกัวร์ 2506 : 15] หากพิจารณาถึงค่าแรงงานของช่างฝีมือ ค่าแรงย่อมสูงกว่นี้เป็นอันมาก อัตราค่าแรงสูงย่อมสะท้อนให้เห็นว่ามีเพียงแต่ความต้องการช่างฝีมือสูงขึ้นเท่านั้น ในขณะที่จำนวนช่างฝีมือมีน้อยเพราะระบบเศรษฐกิจชนบทแบบยังชีพของไทยมิได้ผลิตช่างฝีมือมากนัก อีกทั้งระบบไพร่ได้บั่นทอนการเติบโตของช่างฝีมือ ผลก็คือ ชาวจีนได้เข้าไปแทนที่เป็นจำนวนมาก [นิธิ 2525 : 155] เนื่องจากชาวจีนเป็นแรงงานอิสระในสังคม ทั้งยังมีความรู้ความชำนาญในเรื่องเกี่ยวกับการช่างมาจากบ้านเมืองมากกว่าคนไทยโดยทั่วไป [นิธิ 2525 : 155]

แม้ว่าค่าแรงของแรงงานชาวจีนจะสูง แรงงานจีนก็ยังคงได้รับความนิยมจากชนชั้นศักดินาในการก่อสร้างกิจการโยธาด่าง ๆ เช่น การสร้างคลอง คูเมือง ตลอดจนกิจกรรมนอกภาคเกษตรกรรมอื่น ๆ อาทิเช่น แรงงานในกิจการต่อเรือ แรงงานไร้ฝีมือในกิจการเดินเรือ ทั้งนี้เพราะว่าแรงงานชาวจีนมีสมรรถภาพ และประสิทธิภาพมากกว่าแรงงานชาวไทย และหากเทียบค่าแรงของชาวจีนกับแรงงานชาวไทย อาจจะเป็นไปได้ที่ค่าแรงของแรงงานชาวจีนอพยพอยู่ในระดับต่ำ ดังจะเห็นได้ว่าในปี ค.ศ.1821 ค่าแรงสำหรับแรงงานไร้ฝีมือเท่ากับ 1.25 สตางค์ต่อวัน เพราะฉะนั้นในหนึ่งปีสามารถจ้างแรงงานชาวจีนได้ 1 คน โดยใช้เงินทั้งสิ้นเท่ากับ 4 บาท 50 สตางค์ ในขณะที่แรงงานชาวไทยต้องเสียค่าเกณฑ์แรงงานเท่ากับ 18 บาทต่อปี เพื่อหลีกเลี่ยงการเกณฑ์แรงงานเพื่อเป็นไพร่หลวง อัตราดังกล่าวคือ 18 บาท สามารถจ้างแรงงานชาวจีนได้ถึง 4 คนในหนึ่งปี

หากพิจารณาถึงการจ้างงานของแรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ หลักฐานทางประวัติศาสตร์พบว่าชาวจีนมีบทบาทในกิจการเดินเรือเป็นกะลาสีเรือ แรงงานไร้ฝีมือในเรือ ได้ก่งมีหน้าที่ถือท้ายเรือ แรงงานที่ใช้ในการต่อเรือ แรงงานในกิจการโยธาของรัฐ เช่น การก่อสร้างคลอง คูเมือง วัด เป็นต้น ยกตัวอย่างเช่น การขุดคลองบางขุนเทียนในปี ค.ศ.1821

"ลัทธิราช 1193 ปีเถาะโทศก พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาโชฎีกกราชเศรษฐีเป็นแม่กองจ้างจีนขุดบรจบคลองด้านวัดปากน้ำออกทางบ่อนเป็นสายสายคลอง 1 (คือคลองบางขุนเทียน) สิ้นพระราชทรัพย์เป็นเงิน 5,230 บาท" [กิจจ ร. 5 กระทรวงเกษตรราธิการ 34/791 (ตอนที่ 1)]

การสร้างคลองเป็นกิจกรรมที่สำคัญมากต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นก่อนปี ค.ศ.1855 คลองที่ขุดขึ้นในสมัยนี้มีทั้งคลองลัด (คลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์) คลองเชื่อมแม่น้ำและลำคลองต่าง ๆ (คลองสุนัขหอน คลองบางขุนเทียน คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม) และแรงงานที่ใช้การขุดคลองทั้งหมดเป็นแรงงานชาวจีนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะหลังปี ค.ศ.1814 หรือตอนต้นรัชกาลที่สอง (1809-1824) เป็นต้นมา

คลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง คลองเป็นโครงการสาธารณะที่ใช้เงินทุนสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ประมาณว่า ค่าก่อสร้างของการสร้างคลองที่สำคัญ อาทิ เช่นคลองแสนแสบ มีค่าสูงถึงร้อยละ 4-5 ของงบประมาณรายจ่ายของประเทศทั้งหมด เนื่องจากคลองเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่ใช้แรงงานเข้มข้นในการผลิต (labour-intensive activity) ดังนั้นยังมีการสร้างคลองมากเท่าใด การจ้างงานของคนจีนจะเพิ่มสูงขึ้น เท่านั้น

ประการที่สอง คลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในแง่การขนย้ายทรัพยากรจากชนบทอื่น ๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่ราบลุ่มภาคกลาง จวบจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 รายได้หรือภาษีที่สำคัญเพื่อใช้พัฒนาและปกครองรัฐไทยนั้นมาจากส่วย ส่วยอยู่ทั้งในรูปสิ่งของและตัวเงิน ถูกใช้ในการก่อสร้างกิจการสาธารณะและโยธาในกรุงเทพฯ เป็นสำคัญขึ้นชั้นศักดินาสามารถจัดเก็บส่วยหรือภาษีอากรที่สำคัญดังต่อไปนี้ (1) ค่าราชการ (2) เงินค่านา และ (3) การเกณฑ์สิ่งของและแรงงานจากภูมิภาคอื่น ๆ คลองและแม่น้ำเจ้าพระยามีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เนื่องจากว่าลักษณะที่ตั้งของกรุงเทพฯ อยู่ใต้แม่น้ำเจ้าพระยา (และคลองต่าง ๆ) จึงส่งผลให้การคมนาคมจากเมืองที่ตั้งอยู่ตอนเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิเช่น เชียงใหม่ น่าน นครสวรรค์ อุทัยฯ สามารถล่องเรือแพมากรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกและประหยัดเวลา (เมื่อเทียบกับการขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองที่อยู่เหนือน้ำ) ผลที่ตามมาก็คือ ลักษณะการเคลื่อนย้ายของทรัพยากรระหว่างกรุงเทพฯ ภูมิภาคอื่น ๆ เป็นไปในทิศทางเดียวคือเคลื่อนย้ายจากภูมิภาคอื่น ๆ สู่กรุงเทพฯ แม้ว่าหลังสนธิสัญญาเบาริง (1855) จนกระทั่งถึงการสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ ยังคงมีสูงยิ่งต่อการเติบโตของการเศรษฐกิจของเมืองกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะแม่น้ำและลำคลองถือได้ว่าเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ คือ ข้าว สู่เมืองกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกนั่นเอง

ประการที่สาม คลองถือว่าเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อใช้ในการควบคุม สังการ และปกครองของกรุงเทพฯ ที่มีต่อหัวเมืองในภูมิภาคอื่น ๆ ยามใดที่เกิดศึกสงครามและความไม่สงบในหัวเมืองอื่น ๆ ผู้ปกครองของกรุงเทพฯ ก็จะใช้คลองเป็นเส้นทางในการลำเลียงขนส่ง อาวุธยุทโธปกรณ์และเสบียงอาหารเพื่อใช้ในศึกสงคราม คลองจึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อควบคุม บริหารและสังการของกรุงเทพฯ ที่มีต่อหัวเมืองที่สำคัญยิ่ง ตัวอย่างเช่น การขุดคลอง แสนแสบมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการทหารและการปกครองในปี ค.ศ.1837 เพื่อส่งเสบียงอาหารใช้ในยามสงครามกับกัมพูชาและเวียดนาม

ดังที่บันทึกทางประวัติศาสตร์ฉบับหนึ่งได้กล่าวไว้ว่า

“ลัศักราช 1199 เดือนยี่ ขึ้น 4 ค่ำ ปีระแถ นพศกในระหว่างที่ประเทศสยามทำการสงครามกับญวน การส่งเสบียงอาหารและการไปมาเนิ่นชาขัดขวางไม่ทันพระราชประสงค์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒน์ราชโกษาธิบดี คือ แผ่นดินเจ้าพระยาบดินทร์ เดชา เป็นแม่กองลงจ้างจีนขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขุนากเป็นทางยาว 1,337 เส้น 19 วา 2 ศอก กว้าง 6 ศอก ลึก 4 ศอก ขุดอยู่จนลัศักราช 1202 ปีชวด โทศกจึงสำเร็จตอนต้น เรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายเรียกคลองบางขุนากให้เป็นทางไปมาถึงกัน ในระหว่าง กรุงเทพฯกับ แม่น้ำเมืองปราจีนบุรี [กองข.ก.ส.แฟ้มเลขที่ 34 เรื่อง 791 ตอนที่ 1]

หันมาพิจารณาบทบาทที่สำคัญอีกประการหนึ่งของชาวจีนอพยพที่มีต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจกรุงเทพฯ คือ “เจ้าภาษีนายอากร” เจ้าภาษีนายอากรนอกจากจะมีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการผันเงินภาษีเข้าสู่กรุงเทพฯ ทว่ายังมีบทบาทเป็นผู้ประกอบการที่สำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นและหลังสนธิสัญญาเบาริง

ในช่วงกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ระบบภาษีอากรผูกขาด ชาวจีนจะเป็นผู้ดำเนินงานเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเสนอและประมูลภาษี หากผู้ใดเสนอเงินจำนวนสูงสุดก็จะได้เป็น “เจ้าภาษี” มีฐานะเป็นถึงข้าราชการเสมือนขุนนางมีศักดินา 400 ไร่ เจ้าภาษีมีอำนาจและอิทธิพลมากมาย ในขณะที่เดียวกันระบบดังกล่าวก็ก่อให้เกิดการทุจริตในวงราชการและหลีกเลี่ยงภาษีอากรด้วย ภาษีอากรเป็นจำนวนมากได้ถูกใช้ในกิจการสาธารณะในกรุงเทพฯ นอกจากนั้นภาษีอากรได้ถูกส่งเพื่อใช้หนุนคนชั้นสูง อันประกอบไปด้วย กษัตริย์ ขุนนาง และชนชั้นศักดินาอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ

ระบบเจ้าภาษีอากรเป็นที่เฟื่องฟูมากนับตั้งแต่ในช่วงสมัยรัชกาลที่สาม (ค.ศ.1824-1851) เพราะมีการเพิ่มชนิดภาษีอากรใหม่ถึง 38 ชนิด การเพิ่มขึ้นภาษีอย่างมากมายเช่นนี้ แสดงถึงรัฐไทยต้องการใช้กิจการเงินมากขึ้น เนื่องจากในสมัยรัชกาลที่ 3 การทำศึกสงครามมีบ่อยครั้งกว่าในสมัยรัชกาลที่ 2 แต่รัฐบาลไม่จัดเก็บภาษีเอง หากแต่มอบอำนาจให้แก่เจ้าภาษี นายอากรเก็บเงินแทน [ชัย 2522 : 169] ผลที่ตามก็คือ เจ้าภาษีนายอากรได้เพิ่มจำนวนอย่างรวดเร็ว

การเรียกนามเจ้าภาษีมักมีคำว่าเงินนำหน้า เช่น จีนขุนพัฒนสมบัติ ผูกขาดอากรบ่อนเบี้ย จินพระศรีชัยบาน ผูกขาดค่าน้ำ จินหมื่นทรุสวานิช ผูกขาดภาษีน้ำตาลกรวด จีนขุนศรีสมบัติ ผูกขาดภาษีเบ็ดเสร็จ

แม้ว่าบทบาทสำคัญของเจ้าภาษีนายอากรคือเก็บภาษีส่งรัฐบาล ทว่าในทางปฏิบัติ เจ้าภาษีนายอากรถือว่าเป็นนายทุน นายหน้าผูกขาดของศักดินาหรือนายทุนขุนนางผูกขาด ซึ่งมีหน้าที่ในการหาส่วนเกินทางเศรษฐกิจจากประชาชนเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้แก่ตนเองและชนชั้นศักดินา ผลประโยชน์ของภาษีนั้นมหาศาล ยกตัวอย่างเช่น อากรฝิ่น อากรฝิ่นได้ก่อตั้งขึ้นในปี 1851 จำนวนอากรที่ได้รับจากการผูกขาดเจ้าของภาษีนั้นในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนเงินถึง 2,000 ชั่ง (160,000 บาท) ภาษีฝิ่นในสมัยรัชกาลที่ 4 ขึ้นสูงไปถึง 400,000 บาทต่อปี ซึ่งนับได้ว่าเป็นเงินมหาศาลในยุคสมัยนั้น (เรย์โนลด์ส์ 2534 : 250) อากรบ่อนเบี้ยจัดเป็นรายได้ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง เพราะในสมัยรัชกาลที่ 2 นั้น คือในปี 1822 นั้นมีมูลค่าสูงถึง 260,000 บาท และในสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น อากรบ่อนเบี้ยขยับสูงขึ้นเป็น 400,000 บาท (เรย์โนลด์ส์ 2534 : 33)

มีต้องสงสัยเลยว่า เจ้าภาษีนายอากร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนอพยพจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับชาวไทยโดยทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรมพระเจ้าภาษีสามารถที่จะสะสมทุนจากการเก็บภาษีประกอบกับการทุจริตคอร์รัปชัน และชาวจีนเหล่านี้เองถึงกลายเป็น “นายทุน” ภายใต้ระบบศักดินาทั้งหลังและก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริง

ส่วยกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ส่วยมีเพียงแต่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งของการส่งออกของไทย ทว่ามีความสำคัญมากในฐานะปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการก่อสร้างในกรุงเทพฯ อาทิเช่น วัด วัง และกิจกรรมการก่อสร้างสาธารณะอื่น ๆ การเจริญเติบโตของการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของแรงงานรับจ้างชาวจีน การตั้งทรัพยากรมาจากภูมิภาคอื่น ๆ ตลอดจนการเข้มงวดและการควบคุมการบริหารและการปกครองของกรุงเทพฯ ที่มีต่อหัวเมืองอื่น ๆ

กล่าวโดยทั่วไป ส่วยนอกจากจะหมายถึงสินค้าหรือสิ่งของที่รัฐเรียกบังคับเก็บเพื่อการส่งออก ทว่าส่วยยังหมายถึงเงินหรือสิ่งของที่รัฐบาลศักดินา บังคับเก็บเงินกินเปล่าเอาจากประชาชน เพื่อใช้ในกิจการของรัฐบาลและชนชั้นศักดินา ส่วยที่สำคัญที่มีต่อการก่อสร้างและการเจริญเติบโตของเมืองคือ ส่วยแทนแรง เกณฑ์เฉลี่ย ส่วนแทนแรงนั้นเป็นเงินหรือสิ่งของที่ชนชั้นศักดินาเรียกเก็บเอากราษฎรทั่วไปที่ไม่ได้ไปใช้แรงงาน เกณฑ์ของรัฐบาล ซึ่งแรงงานเกณฑ์ในที่นี้ก็คือการเป็นไพร่หลวงและไพร่สมนั่นเอง ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2 ถึงปลายรัชกาลที่ 5 ภายใน 1 ปี ราษฎรไทยจะต้องถูกเกณฑ์แรงงานเพื่อไปใช้ในงานโยธาและรับใช้มูลนาย 3 เดือน อัตราเสียเงินหรือสิ่งของเพื่อใช้การเกณฑ์แรงงานนั้นประมาณ 18 บาทต่อปี(หรือเสียเท่ากับ 18 บาทเพื่อหลีกเลี่ยงการเกณฑ์แรงงานเท่ากับ 3 เดือน นั่นคือเสียภาษีในอัตรา 6 บาทต่อเดือน)

ถ้าหากว่าชนชั้นศักดินามีความประสงค์จะให้ราษฎรส่งสิ่งของเพื่อใช้แทนแรงงานก็ย่อมสามารถทำได้โดยให้ไพร่หาของตามที่ต้องการ วิธีการนี้มักจะใช้กับหัวเมืองที่ไกลจากเมืองหลวง เพราะการเดินทางลำบาก อาทิเช่น “รัฐบาลยอมอนุญาตให้ราษฎรที่ตั้งภูมิลำเนาอยู่ดงพระยาไฟ (ปัจจุบันคือดงพระยาเย็น) หาดีนมูลค้างคาว อันมีตามถ้ำที่ภูเขาในดงนั้นมาหุงดินประสีส่งหลวงสำหรับทำดินปืน เช่น ยอมให้ราษฎรชาวเมืองกลางหาดีบุกอันมีมากในเกาะนั้น (เกาะภูเก็ต) ส่งหลวงสำหรับทำลูกปืนแทนแรงงานรับราชการ เป็นต้น อัตราส่วยที่ต้องส่งคงกำหนด เท่าราคาที่ต้องจ้างคนรับราชการแทนตัว (สมเด็จพระนารายณ์ดารงฯ อ้างใน เคริก เจ เรย์โนลด์ส 2534 : 220) แม้ว่า จะไม่มีสถิติบันทึกเป็นรายปีทั้งในแง่ปริมาณและมูลค่า รายได้ของรัฐบาลศักดินาในกรุงเทพฯ ที่ได้จากส่วยย่อมมีมูลค่าสูงมากมาย บันทึกทางประวัติศาสตร์ที่มีอยู่อย่างกระจัดกระจายในรูปของเอกสารโบราณ ณ หอสมุดแห่งชาติว่าวสุกรี แสดงว่ารายได้หลักของรัฐบาลนั้นมาจากส่วยแน่นอน

สังฆราชบัลเลกัวลได้บันทึกไว้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 4 รายได้ของกษัตริย์ที่ได้จากเงินส่วยมีดังต่อไปนี้

ค่าแรงแทนรับราชการ (ทุกปี)	12,000,000 บาท
ค่าภาคหลวงบ่อทองบางตะพาน	10,000 บาท
ผลประโยชน์ส่งจากหัวเมืองฝ่ายเหนือ	50,000 บาท
ผลประโยชน์ส่งจากหัวเมืองฝ่ายใต้	40,000 บาท
เงินผูกปีข้อมูลจีน (3 ปีครั้ง)	2,000,000 บาท
รวม	14,100,000 บาท

นอกจากส่วยแล้วยังมีผลประโยชน์ที่รัฐบาลกรุงเทพฯ ได้รับอีกมากมายจากภูมิภาคอื่น ๆ อาทิเช่น ฤๅชา จังกอ บ อากร เป็นต้น

ยังมีส่วยอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการก่อสร้างและการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ คือ “ส่วยเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษ” นอกจากส่วยรายปีที่รัฐเรียกเก็บจากไพร่ทั่วราชอาณาจักรตามปริมาณและเวลาที่กำหนดไว้ทุกปีแล้ว รัฐอาจเรียกเก็บส่วยเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษ หากรัฐต้องการส่วยบางชนิดเพิ่มเติมขึ้นอีกเพื่อใช้ในกิจการบางอย่าง เช่น งานการก่อสร้างต่าง ๆ ที่ต้องการวัสดุก่อสร้าง งานพระราชพิธี งานโสกันต์ หรืองานอื่น ๆ ส่วนที่เรียกเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษมักจะเป็นส่วยที่ใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้าง เช่น ดินสอพอง [นันทียา 2525 : 89] ดินสอพองใช้ซ่อมฝาผนังพระอุโบสถ วิหาร การเปรียญในกรุงเทพฯ ลพบุรี มีดินสอพอง คุณภาพดีจำนวนมาก เจ้าพระยาจักรีจึงมีหนังสือไปถึงพระยาสุจริตรักษา ลพบุรี รัก พระปลัดกรมการเมืองลพบุรี ให้ช่วยเกณฑ์ไพร่ชุดดินสอพองหลายครั้ง เช่น ในคราวหนึ่ง กะขนาดดินสอพองใหญ่รวม 2 กำกึ่ง (ครึ่ง) จำนวน 2,000 ก้อน แล้วให้กรมการคุมลงไปกรุงเทพฯ [อ้างใน นันทียา 2525 : 89]

ไม้ขนนกเกณฑัด ไม้ขนนกที่ส่งลงมาแต่หัวเมืองในแต่ละปีไม้พอจับจ่ายใช้ในราชการ เบ็ดเสร็จเป็นอันมาก เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จำเป็นที่เมืองหลวงจะต้องเกณฑ์ให้มีการตัดไม้ขึ้นไปถึง หัวเมืองอีก ไม้ขนนกที่ถูกเกณฑ์นั้นส่วนใหญ่ถูกใช้เพื่อการสร้างวัดวาอารามเสียเป็นส่วนใหญ่ใน หมายเหตุที่เมืองหลวงส่งไปนั้นจะระบุเลยว่า ต้องการไม้ชนิดใด การใช้ไม้นั้นจะถูกใช้เป็นจำนวน มากในแต่ละปี ทั้งนี้เพราะในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น ได้มีพระราชศรัทธาให้ปฏิสังขรณ์ วัดวา อารามแลซ่อมแซมพระนครอยู่มิได้ขาด หลักฐานทางประวัติศาสตร์ คือ จดหมายเหตุ รัชกาลที่ 3 ได้บันทึกเกี่ยวกับการเกณฑ์ไม้สักเพื่อใช้ในการสร้างและปฏิสังขรณ์วัดไว้ดังนี้

ข้าพเจ้าพระยาศรีสุริยราชราชาอภัยพิรพยะภาวะ พระยาพิชัย ขอบอกปรณบัตรมายังท่าน ออกพันนายเวร ด้วยมีตราพระราชสีห์โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมขึ้นไปถึงข้าพเจ้าแลกรมการว่าทรง พระกรุณาโปรดเกล้าให้สร้างวัดกัลยาณมิตรขึ้นใหม่ เกณฑ์ให้ข้าพเจ้าแลกรมการตัดไม้ซรสักหน้า ยาว 8 วา 2 ศอก ใหญ่รอบ 11 ก่า ให้ส่งลงมา ณ กรุงฯ แต่ในเดือน 12 ปีระกา นพศก ข้าพเจ้าได้ทราบเกล้าตามท้องตราที่มีขึ้นไปแล้วนั้น

บัดนี้ข้าพเจ้าได้ตัดไม้ยาว 8 วา 2 ศอกครบตามจำนวน ล่ายองยาว 11 ก่า 7 ต้น หลัก แพงยาว 5 วา ใหญ่รอบ 3 ก่า 100 เข้ากันเป็นไม้ 117 ต้น ส่งมาครั้งหนึ่งก่อน แลไม้ล่ายองบาน ประตูประตูซึ่งยังค้างมิครบจะจัดส่งลงมาทีหลัง [อ้างใน รัตนาวดี 2526 : 41]

ข้าพเจ้าพระราชอุทยานพหลภักดีกรมการบอกปรณบัตรมายังท่านออกพันนายเวรขอได้นำ ขึ้นกราบบังคมแต่ พณ ลุกขุน ณ ศาลาได้ทราบด้วย พระยาพิษณุโลกแลข้าพเจ้ากรมการตัดไม้ ซรสักจำนวนเกณฑ์ปีขารจัดวาศกเป็นไม้

ข้อฟ้า ใหญ่ 12 ก่า 1 ต้น

บานประตู ยาว 4 วา ใหญ่ 13 ก่า 1 ต้น

บานประตู ยาว 3 วา ใหญ่ 13 ก่า 1 ต้น

ไม้ไซ ยาว 4 วา ใหญ่ 8 ก่า 11 ต้น

ไม้ไซ ยาว 4 วา ใหญ่ 9 ก่า 2 ต้น

ไม้ไซ ยาว 5 วา ใหญ่ 6 ก่า 5 ต้น

พระยาพิษณุโลกแลกรมการได้แต่งให้ขุนหมื่นจวนและไพร่มีชื่อ คุมลงมาส่งครั้งหนึ่งก่อน แต่ไม้ที่ยังค้างอยู่นั้นพระยาพิษณุโลกและข้าพเจ้ากรมการจะเร่งส่งมาครั้งหลัง

วัน 7 ๙ 9 ค่ำ ปีมะโรงฉศก ท่านพระยาศรีสหเทพสั่งวให้มิดราเกณฑ์ให้เจ้าเมืองกรมการ ตัดไม้ซรสัก ชื่อ ล่ายอง ข้อฟ้า บานประตู ไม้ไซ หลักแพ ให้เอาตามจำนวนเกณฑ์ปีขารเป็นกำหนด ส่งลงมา ณ กรุงฯ แต่ในเดือน 11 ปีมะโรงฉศก

ข้อ ยาว 5 วา ใหญ่ 11 ก่า 67

ล่ายอง ยาว 4 วา ใหญ่ 11 ก่า 78

ข้อฟ้า ยาว 8 วา ใหญ่ 14 ก่า 41

บานประตู ยาว 10 ศอก ใหญ่ 14 ก่า 42

ไม้ไผ่ ยาว 4 วา ใหญ่ 6 กำ 846

หลักแพ ยาว 4 วา ใหญ่ 3 กำ 1000

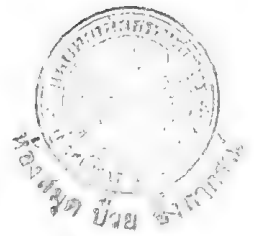
[อ้างใน รัตนาวดี 2526 : 42]

การก่อสร้างวัดในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นถือว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะการสร้างวัดหมายถึงการขยายตัวของแรงงานรับจ้างชาวจีน ประกอบกับเป็นการดึงทรัพยากรจากภูมิภาคอื่น ๆ มาสู่กรุงเทพฯ สถิติของค่าใช้จ่ายในการสร้างวัดแม้ว่าจะไม่มีการบันทึกไว้อย่างเป็นระบบ ทว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวสูงมากทีเดียว ยกตัวอย่างเช่น การก่อสร้างและปฏิสังขรณ์วัดพระเชตุพนฯ ในสมัยรัชกาลที่ 1 สิ้นพระราชทรัพย์ถึง 5,811 ชั่ง [464,880 บาท] เงินจำนวนนี้รวมถึงการสร้างอุโบสถการเปรียญ ธรรมาสน์ กุฏิ พระเจดีย์ หอระฆัง หอไตร ศาลา เชื้อนคู้ ชุ่มประตู่ และกำแพงแก้ว นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1827 หรือในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีการซ่อมแซมวัดในกรุงเทพฯ ถึง 19 วัด สิ้นค่าใช้จ่ายเฉพาะการซ่อมแซมวัดถึงประมาณ 1,300 ชั่ง [104,000 บาท] แม้ขณะที่ทรงประชวรใกล้จะเสด็จสวรรคตก็ยังทรงห่วงใยเกี่ยวกับการสร้างวัดอยู่ถึงกับมีพระราชดำริว่า

“ทุกวันนี้คิดสละห่วงใหญ่ให้หมด อาลัยอยู่แต่วัดสร้างไว้ใหญ่โตหลายวัดที่ยังคงอยู่ก็มี ถ้าชำรุดทรุดโทรมไปจะไม่มีผู้ช่วยทูลบำรุง เงินในพระคลังที่เหลือจบบ้างใช้ราชการแผ่นดินมีอยู่ 4 หมื่นชั่ง ขอสัก 1 หมื่นชั่งเถิด ถ้าผู้ใดเป็นพระเจ้าแผ่นดินแล้วให้ช่วยบอกเขาขอเงินรายนี้ให้ช่วยทูลบำรุงวัดที่ชำรุดและการวัดที่ยังค้างอยู่นั้นเสียให้แล้วด้วย” [เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ อ้างในรัตนาวดี 2526 : 87]

พระราชดำริของรัชกาลที่ 3 ก็สมประสงค์เพราะพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ก็ได้พระราชทาน 1 หมื่นชั่งสำหรับจ่ายไปทำวัดที่ค้างอยู่คือ วัดมหาธาตุ วัดชนะสงคราม วัดบวรเมณฑล และซ่อมแซมวัดอรุณราชวราราม วัดราชโอรส วัดเฉลิมพระเกียรติวรราชันต์ดา วัดปริณายกและวัดสระเกศ [รัตนาวดี 2526 : 88]

ส่วนี้เป็นพื้นฐานของการก่อสร้างของกรุงเทพฯ และแสดงถึงการเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากชนบทสู่กรุงเทพฯ ตารางที่ 3.2 แสดงถึงการเจริญเติบโตของการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ในช่วงประมาณ ค.ศ.1782 - ค.ศ.1851 ซึ่งจะเห็นว่าการเจริญเติบโตของสิ่งก่อสร้างได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงรัชกาลที่สอง (1809-1924) และรัชกาลที่สาม (1824-2851) โดยเฉพาะในช่วงสมัยรัชกาลที่สามนั้นกิจกรรมการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากการสร้างวัดใหม่ถึง 83 แห่ง พระราชวังของเจ้านายและขุนนางถึง 72 แห่ง และมีการขุดคลองมีความยาวทั้งสิ้น (รวมทั้งคลองแสนแสบ-บางนา) ถึง 62.2 กิโลเมตร



ตารางที่ 3.2 การก่อสร้างที่สำคัญในกรุงเทพฯ ค.ศ.1782-1851

รายการ	รัชสมัย	จำนวน
1.วัด (แห่ง)	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	6
	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	10
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	83
2.วังของขุนนาง (แห่ง)	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	29
	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	49
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	72
3.การก่อสร้างคลอง (กิโลเมตร)	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	7.1
	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	9.1
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	62.2

แหล่งที่มา : 1. และ 2. คำนวณจาก [จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2534 : 26-68]

3. คำนวณจาก [Hubburd 1977 : 28-37]

หมายเหตุ ตัวเลขที่แสดงข้างต้นหมายถึงสิ่งก่อสร้างที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงรัชกาล
ไม่ใช่เป็นยอดสะสม

วัดที่สร้างขึ้นในช่วงรัชกาลที่ 3 นี้มีมากมายที่สำคัญ อาทิเช่น วัดบุบผาราม วัดประยูรวงศาวาส
วัดพิชัยญาติการาม วัดอนงคาราม วัดนวลนรดิศ วัดสร้อยทอง วัดโยธานิมิต วัดจักรวรรดิราชา
วาส วัดชนะสงคราม วัดเทพศิลา วัดพระไกรสิทธิ์ วัดปรีณายก วัดราชโอรส วัดราชนัดดา และวัด
พระเชตุพนวิมลมังคลาราม การก่อสร้างมากมายเหล่านี้จะเป็นไม่ได้หากขาดซึ่งส่วยจากชนบท
เพื่อมาสนับสนุนการก่อสร้าง

บทที่ 4 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1855-1932

ตอนที่ 1 ทำเรือการค้าและการอุตสาหกรรม

ตอนที่ 2 ประชากรแรงงานและการบริหารราชการของกระทรวงนครบาล

ตอนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ

ตอนที่ 1 ทำเรือการค้าและการอุตสาหกรรม

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ได้เริ่มขึ้นในทศวรรษที่ 1850 เมื่อบทบาทของกรุงเทพฯ ได้เริ่มเปลี่ยนแปลงจากเมือง “การบริหารและการปกครอง” เป็นศูนย์กลาง มาที่เมือง “ท่าเรือและการค้า” มีบทบาทนำก่อนปี ค.ศ.1851 พื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการบริหารจะตั้งอยู่ ณ บริเวณพื้นที่ภายในกำแพงเมือง โดยมีพระบรมมหาราชวังเป็นศูนย์กลาง ทว่าหลังปี ค.ศ.1851 หรือในปีที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์ นั้น พื้นที่กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกไปนอกกำแพงเมืองมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังปี ค.ศ.1855 เมื่อราชอาณาจักรสยามได้ทำสนธิสัญญาการค้ากับสหราชอาณาจักร คือสนธิสัญญาเบาริง สนธิสัญญาเบาริงมีเพียงแต่ทำลาย “การผูกขาดทางการค้าของพระคลังสินค้า ทว่ามีผลสำคัญอย่างยิ่งต่อการเติบโตทางธุรกิจการค้าของเอกชน เพราะสนธิสัญญาเบาริงเปิดโอกาสให้มีการค้าเสรี การค้าเสรีนำมาซึ่งเงินทุน ผู้ประกอบการชาวตะวันตกและแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวตะวันตกได้เข้ามาก่อตั้งบริษัทการค้าและประกอบการอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ การเติบโตของธุรกิจในกรุงเทพฯ จึงมีผลต่อการขยายและทิศทางการใช้ที่ดินเพื่อประกอบการธุรกิจและที่อยู่อาศัย ผลที่ตามมาคือพื้นที่ก่อสร้าง (built-up area) ได้ขยายออกไปมากขึ้น

สนธิสัญญาเบาริงมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าและเมืองกรุงเทพฯ ดังจะเห็นได้ว่า ก่อนปี ค.ศ.1855 การค้าต่างประเทศของไทยนั้นมักจะเป็นการค้าที่อาศัยผลผลิตจากป่าและธรรมชาติอื่น ๆ (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทก่อน)

ศาสตราจารย์อินทรม ได้ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศของไทยในปี ค.ศ.1850 พบว่า สินค้าออกทั้งหมดของไทยมีมูลค่าเท่ากับ 5.6 ล้านบาท และมากกว่าร้อยละ 50 เป็นสินค้ามาจากธรรมชาติ ประมาณร้อยละ 15 เป็นน้ำตาล และร้อยละ 3 เป็นพริกไทย (ข้าวมิได้ปรากฏอยู่ในรายการการส่งออกในปี ค.ศ.1850) ในขณะที่หลังปี 1855 เศรษฐกิจไทยได้เปลี่ยนมาพึ่งพาการผลิตข้าวเพื่อเป็นสินค้าส่งออก (โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1870 เป็นต้นมา) และไทยได้กลายเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่

การค้าระหว่างประเทศมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของประเทศ มากกว่าร้อยละ 85 ของการส่งออกและนำเข้าได้กระทำผ่านเมืองท่าของกรุงเทพฯ สถิติการส่งออกข้าวซึ่งมีมูลค่าถึงร้อยละ 75 ของการส่งออกก่อนปี ค.ศ.1914 ได้เพิ่มขึ้นดังต่อไปนี้ คือ

ทศวรรษ 1860 การส่งออกข้าวประมาณ 10,000 ตันต่อปี
ทศวรรษ 1890 การส่งออกข้าวประมาณ 500,000 ตันต่อปี
ทศวรรษ 1920 การส่งออกข้าวเพิ่มขึ้นมากกว่า 1 ล้านตันต่อปี
ดังแสดงในตารางข้างล่าง (ตารางที่ 4.1) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 การส่งออกข้าวระหว่างปี ค.ศ.1857-1929 (ค่าเฉลี่ย 5 ปี)

ปี ค.ศ.	การส่งออก ('000 ตัน)
1857	54
1859	45
1860-64	105
1865-69	99
1870-74	113
1875-79	213
1880-84	217
1885-89	322
1890-94	455
1895-99	521
1900-04	677
1905-09	892
1910-14	921
1915-19	955
1920-24	1,077
1925-29	1,403

แหล่งที่มา : [Wilson 1983 : 212-214; Suehiro 1989 : 26]

จากตารางที่ 4.1 แสดงว่า ประมาณทศวรรษ 1870 ข้าวได้กลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญที่สุดของไทย จนกระทั่งทศวรรษ 1970 ข้าวมีสัดส่วนประมาณ 2/3 ถึง 3/4 ของการส่งออกของไทย เป็นเวลาเนิ่นนาน แม้ว่าในปี ค.ศ.1950 การส่งออกข้าวของไทยมีมูลค่าสูงถึงประมาณร้อยละ 50 ของการส่งออกทั้งหมด สินค้าส่งออกอื่น ๆ รองลงมาจากข้าวได้แก่ ไม้สัก ดีบุก และยางพารา (หลังปี ค.ศ.1922) มูลค่าการส่งออกของข้าวและไม้สักรวมกันถึงร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ (ดีบุกและยางพาราถูกส่งออก ณ ท่าเรือภาคใต้จนกระทั่งถึง

ช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง) การส่งออกข้าวของไทยส่วนใหญ่จะส่งไปยังตลาดสิงคโปร์และฮ่องกง เพื่อส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในขณะที่ไม้สักได้มีการส่งออกอย่างมากมาหลังทศวรรษ 1880 โรงเลื่อยได้กลายเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งในกรุงเทพฯ ซึ่งผู้ประกอบการเป็น ชาวอังกฤษและชาวยุโรปอื่น ๆ ไม้สักจะถูกตัดที่ภาคเหนือและถูกส่งมายังกรุงเทพฯ โดยการล่อง มาตามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อส่งเข้าโรงสีที่กรุงเทพฯ ปริมาณการส่งออกไม้สักมีดังต่อไปนี้

ปี ค.ศ.	ตัน
1900	45,261
1901	43,735
1902	56,075

แหล่งที่มา : [Carter 1988 : 251]

การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศย่อมมีผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ กรุงเทพฯ โดยเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ อันได้แก่ การเดินเรือ โกดังสินค้า โรงสีข้าว โรงเลื่อย สำนักงานชิปปิงโดยเฉพาะในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 5 (1868-1910) และรัชกาลที่ 6 (1910-1925)

การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งเงินทุน เทคโนโลยีและแรงงานชาวจีนอพยพ ซึ่งปัจจัย ดังกล่าวข้างต้นมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองในระยะต่อมาโดยเฉพาะนับแต่ทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา

ในปี ค.ศ.1858 ได้มีการก่อตั้งโรงสีไฟเป็นแห่งแรกในกรุงเทพฯ มีชื่อว่า อเมริกันสตีมไรซ มิลล์ (American Steam Rice Mills) [Bangkok Calendar, 1868] หลังจากนั้นกิจการโรงสีข้าว เพื่อการส่งออกในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ ในปี ค.ศ.1879 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 10 โรง ในปี ค.ศ.1895 เพิ่มขึ้นเป็น 27 โรง และปี ค.ศ.1910 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 59 โรง การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ย่อมมีผลให้ความต้องการแรงงานชาวจีนเพิ่มสูงขึ้นนั่นเอง(ดังจะได้ กล่าวต่อไป)

คำถามที่น่าสนใจคือ การขยายตัวของการค้าข้าวในช่วงหลังสนธิสัญญาเบาริงจนถึงปี ค.ศ.1932 ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในแง่ของประชากร แรงงานชาวจีน อพยพและการจ้างงานอย่างไร? เราอาจจะพิจารณาข้าวในฐานะเป็น “อุตสาหกรรม” พื้นฐานใน ทฤษฎีว่าด้วยการเจริญเติบโตของเมืองของทฤษฎีฐานเศรษฐกิจ (economic base theory)

สาระสำคัญของทฤษฎีอธิบายว่า เมืองจะเจริญขึ้นก็ต่อเมื่อเมืองนั้น ๆ สามารถผลิตสินค้าและบริการขั้นพื้นฐาน (basic activities) ส่งออกไปขายเพื่อเพิ่มพูนรายได้และเมื่อสามารถพัฒนากิจกรรมขั้นพื้นฐานได้แล้วจะสามารถพัฒนากิจกรรมอื่น ๆ (non-basic activities) ได้ กิจกรรมอื่น ๆ ก็หมายถึง การค้าปลีก การค้าขายส่ง และอื่น ๆ นั่นเอง

กรุงเทพฯ ประสบความสำเร็จในการพัฒนากิจกรรมขั้นพื้นฐานขึ้นมา เพราะว่ารายได้ของคนกรุงเทพฯ (รายได้ของพื้นที่ในกรุงเทพฯ) สูงขึ้นเพราะ (1) การทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งมีผลให้การส่งออกข้งมากขึ้น เพื่อสนองตอบการขยายตัวของอุปสงค์จากต่างประเทศ (2) ผลจากการสร้างระบบคลองในที่ราบภาคกลาง อาทิเช่น การขุดคลองรังสิตในทศวรรษ 1890 (3) ผลจากการสร้างทางรถไฟหลังปี ค.ศ.1900 ซึ่งเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่น ๆ การสร้างทางรถไฟระบบคลองย่อมมีผลต่อการขยายตัวการส่งออก ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นย่อมมีผลกระทบโดยตรงต่อกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เป็นท่าที่ใหญ่ที่สุดของไทย ซึ่งควบคุมปริมาณการค้าระหว่างประเทศถึงร้อยละ 70-80 ของประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงการเจริญเติบโตของประชากรของกรุงเทพฯ นั้น การขยายตัวของการส่งออกข้าวย่อมมีความสัมพันธ์กับการขยายตัวของโรงสีข้าว และมีผลต่อการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะแรงงานชาวจีน เราสามารถประมาณการการจ้างงานของชาวจีนอพยพในภาคโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นภาคการผลิตที่สำคัญที่สุดในขณะนั้น การประมาณค่าการจ้างแรงงานของชาวจีนสามารถกระทำได้โดยใช้จำนวนโรงสีข้าวคูณด้วยจำนวนแรงงานที่ใช้ ในกรณีการประมาณการขั้นต่ำ (Low base estimation) ใช้สูตรจำนวนโรงสีข้าวคูณด้วย 150 และในกรณีการประมาณการขั้นสูง (High base estimation) จะใช้สูตรจำนวนโรงสีข้าวคูณด้วย 250 ทั้งนี้เพราะว่าค่าเฉลี่ยของการใช้แรงงานชาวจีนประมาณ 150-250 คน ในขณะนั้นจำนวนการจ้างงานแรงงานของชาวจีนในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ดังแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 จำนวนแรงงานที่ใช้ในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ 1858-1930

ปี ค.ศ.	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นต่ำ)	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นสูง)
1858	150	250
1864	450	750
1880	1,800	3,000
1889	3,450	5,750
1892	3,750	6,250
1895	4,050	6,750
1896	4,500	7,500

ปี ค.ศ.	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นต่ำ)	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นสูง)
1897	3,900	6,500
1898	5,550	9,250
1901	3,900	6,500
1908	6,900	11,500
1910	8,850	14,750
1919	9,900	16,500
1924	12,450	20,750
1925	12,600	21,000
1929	10,650	17,750
1930	10,650	17,750

แหล่งที่มา : ตัวเลขจำนวนโรงสีไฟนำมาจาก [ทวีศิลป์ 2520 : 223-224]

จากตารางที่ 4.2 ข้างต้นแสดงว่า ในปี ค.ศ.1858 มีแรงงานที่ใช้ในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ประมาณ 150-250 คน ทว่าในปี 1892 จำนวนแรงงานที่ใช้เพิ่มขึ้นมีถึง 3,750-6,250 คน และประมาณปี ค.ศ.1924 นั้นเพิ่มขึ้นถึง 12,450-20,250 คน หากเราได้ประมาณค่าแรงงานที่ใช้ในกิจการการส่งออกอื่น ๆ อาทิเช่น โรงเลื่อย กิจการเดินเรือ มีต้องสงสัยเลยว่า การขยายตัวของ การส่งออกชักนำให้มีการจ้างแรงงานสูงขึ้นในช่วงปี 1858-1932 โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงาน ชาวจีนอพยพ ผลที่ตามมาก็คือ แรงงานจีนถือว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญยิ่งต่อประชากรใน กรุงเทพฯ ในช่วงดังกล่าว

ท่าเรือและการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ลักษณะเด่นของการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงนี้คือ พัฒนาการของ กรุงเทพฯ ในฐานะเป็น “เมืองท่า” ซึ่งเกี่ยวเนื่องไปกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ ดังจะ เห็นจำนวนเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในแง่ของปริมาณเรือจากชาติต่าง ๆ และจำนวนตันของเรือที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งนับแต่ทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ตัวเลขของ สถิติเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ สามารถแสดงดังในตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 4.3 สถิติของจำนวนที่เรือเทียบท่าที่กรุงเทพฯ (รวมเรือสำเภาและเรือกำปั่นด้วย)

ค.ศ.	รวม		สหราชอาณาจักร		เยอรมนี		สยาม	
			จักร					
1865	305	(100.00)	70	(22.9)			159	(52.1)
1869	903	(100.00)	319	(35.3)	126	(13.9)	314	(34.7)
1874	887	(100.00)	269	(30.3)	53	(5.9)	328	(35.9)
1875-1879	1,059	(100.00)	370	(34.9)	137	(12.9)	258	(24.3)
1880-1884	944	(100.00)	476	(50.4)	110	(11.6)	214	(22.6)
1885-1889	872	(100.00)	489	(56.0)	135	(15.4)	54	(6.1)
1890-1894	845	(100.00)	630	(74.6)	104	(12.3)	5	(0.6)
1895-1899	1,006	(100.00)	706	(70.2)	86	(8.6)	7	(0.7)
1900-1904	1,251	(100.00)	262	(20.9)	577	(46.1)	71	(5.7)
1905-1909	1,553	(100.00)	198	(12.8)	691	(44.5)	127	(8.2)
1910-1914	1,657	(100.00)	210	(12.7)	485	(29.3)	231	(13.9)
1915-1919	1,813	(100.00)	485	(26.8)	-	-	348	(24.7)
1920-1924	1,772	(100.00)	577	(32.6)	-	-	431	(24.8)
1925-1929	2,119	(100.00)	507	(23.9)	9	(0.4)	405	(19.1)
1930-1934	2,476	(100.00)	656	(26.4)	5	(0.2)	372	(15.0)

Source: [1865-1909, N.A.B.P.P., Diplomatic and Consular Report, (various issues) and Bangkok Calendar annually 1910-34, Thailand Statistical Year Book (various issues)]

จากตารางที่ 4.3 ข้างต้นแสดงว่า จำนวนเรือที่เทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ นั้นเป็นเรือของชาวต่างชาติเป็นสำคัญ เรือของสหราชอาณาจักรมีสัดส่วนสูงที่สุดกล่าวคือถึงร้อยละ 34.9, 50.4, 56.0, 74.6 และ 70.2 ของจำนวนเรือทั้งหมดระหว่างปี ค.ศ.1875-1879, 1880-1884, 1885-1899, 1890-1894, 1895-1899 ตามลำดับ หลังจากปี ค.ศ.1900 จำนวนเรือของสัญชาติอังกฤษได้ลดลงด้วยการทดแทนขึ้นของเรือจากสหพันธรัฐเยอรมนี จนกระทั่งปี ค.ศ.1914 หรืออีกนัยหนึ่งจำนวนเรือของสหพันธรัฐเยอรมันมีบทบาทสูงมากในช่วงระหว่างการปะทุของสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ในปี 1917 รัฐบาลไทยได้ตัดสินใจเข้าร่วมทำ

สงครามกับฝ่ายพันธมิตรซึ่งนำโดยอังกฤษ เรือและสินทรัพย์ของกองเรือของฝ่ายเยอรมันจึงถูกยึดและตกเป็นของรัฐบาลไทย [พจนานุกรม 2523 : 117] หลังจากปี 1917 เป็นต้นมา จำนวนเรือของเดนมาร์ก ฝรั่งเศส และญี่ปุ่นได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ หันมาพิจารณาจำนวนตันของเรือ (net registered tonnage) ที่มาเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือ (no of vessels)	จำนวนตัน (net registered tonnage)
1856	141	n.a
1866	281	107,168
1875	463	213,174
1879	566	240,931
1888	469	358,745
1902	727	520,958
1910	926	873,129
1932	982	1,142,242

แหล่งที่มา : [British Consular Report Reports, various years ; and Statistical Yearbooks of Siam Various Years]

หันมาพิจารณาทางด้านเทคโนโลยีและสายการเดินเรือข้ามจนกระทั่งทศวรรษ 1860 และ 1870 เรือสำเภาและเรือกำปั่นยังคงมีมากที่สุด ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ทว่าหลังจากนั้นเป็นต้นมา เรือกลไฟได้มีบทบาทเข้าแทนที่ เรือกลไฟลำแรกที่วิ่งระหว่างสิงคโปร์และกรุงเทพฯ คือเรือ “เจ้าพระยา” ซึ่งเริ่มวิ่งประมาณทศวรรษ 1870 และประมาณปี ค.ศ.1877 ได้มีเรือกลไฟอังกฤษ 2 ลำ และเรือของไทย 1 ลำ ได้วิ่งเรือระหว่างกรุงเทพฯ และฮ่องกง [Graham 1924 : 99-100] และในปลายทศวรรษ 1880 บริษัท Holt line of Liverpool ได้เปิดสายการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ และสิงคโปร์ หลังจากนั้นเป็นต้นมา บริษัท Scottish Oriental Company ได้เปิดสายการเดินเรือโดยวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ และ Swatow (ซัวเถา-เป็นแหล่งที่รับแรงงานจีนอพยพมากรุงเทพฯ) และ Hongkong ดังได้กล่าวมาแล้วเรือของสหราชอาณาจักรได้ควบคุมการเดินเรือจนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1890 แต่ในปี 1897 เรือของเยอรมันได้เริ่มเข้ามีบทบาทแทนที่ นับตั้งแต่บริษัท The North German Lloyd Line ได้เปิดสายการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ และประมาณปี 1914 เรือเยอรมันมีจำนวนรวมกันมากกว่าครึ่งของจำนวนเรือที่เข้า

เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง (1914-1918) บทบาทของการเดินเรือของเยอรมันสิ้นสุดลง ในขณะที่สายการเดินเรือของอังกฤษได้กลับมามีบทบาทอีกครั้งหนึ่ง คือ The Straits Steamship Company (based in Singapore) และ the China Navigation Company (owned by Butter Field & Swire of Hongkong) เข้าควบคุมการเดินเรือเส้นทางการเดินเรือของบริษัท North German Lloyd ตลอดจนท่าเรือเอกชนของ North German Lloyd ในกรุงเทพฯ นอกจากการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือของอังกฤษแล้ว ญี่ปุ่นก็มีบทบาทมากขึ้นในการเดินเรือ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งแสดงถึง การค้าที่มากขึ้นของทั้งสองประเทศ จนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1930 ในปี ค.ศ.1922 สายการเดินเรือต่างชาติ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ที่ช่วยขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ เชื่อมกับเมืองท่าอื่น ๆ ดังแสดงในตารางข้างล่าง ดังต่อไปนี้

บริษัท	สัญชาติ	ท่าเรือที่เทียบท่า
British India	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
Steam Navigation	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
Straits Steamship	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
China Navigation	สหราชอาณาจักร	ฮ่องกง, ชัวเถา, สิงคโปร์
Indo-China Navigation	สหราชอาณาจักร	ฮ่องกง, ชัวเถา
O.S.K.	ญี่ปุ่น	สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ไช่ฮวง ฮ่องกง
East Asiatic	เดนมาร์ก	สิงคโปร์, ฮ่องกง, ยุโรป
K.P.M.	เนเธอร์แลนด์	อินโดนีเซีย
China Siam Steamship	จีน	ฮ่องกง, ชัวเถา
Societe des Affreteurs		
Indochinois	ฝรั่งเศส	ไช่ฮวง
Siamese Steamship	ไทย	ภายในประเทศ
Siamese Steam Navigation	สยาม	ภายในประเทศและมาเลเซีย

แหล่งที่มา : [Importers and Exporters : 1925 : 22-23]

หันมาพิจารณาด้านการเดินเรือของไทยบ้าง แม้ว่าไทยจะมีสายการเดินเรือมานานแล้ว แต่กิจการเดินเรือส่วนใหญ่มักจะเป็นกิจการขนาดเล็กและวิ่งรับส่งผู้โดยสารภายในประเทศ เท่านั้น [ดูรายละเอียดใน ชัย 2522 : 306-312]

เรือกลไฟของไทยชื่อ “เจ้าพระยา” เป็นเรือเมล์ลำแรกที่ทำกาขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ระหว่างกรุงเทพฯกับสิงคโปร์เป็นประจำ เรือลำนี้เป็นเรือเหล็กต่อในประเทศ อังกฤษ พระภาณุสมบัติบริบูรณ์ (เจ็สวัณ) ชื่อมาเมื่อ ค.ศ.1858 เรือกลไฟลำที่สองและที่สามที่ วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ และสิงคโปร์คือเรือไฟชื่อ “กลาโหม และ “บางกอก” ซึ่งมีผู้ซื้อมาใน ค.ศ. 1867 และ ค.ศ.1869 ตามลำดับ

ด้วยเหตุที่การเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ และต่างประเทศอยู่ในกำมือของชาวต่างชาติ เป็นสำคัญ พ่อค้าไทยและจีนเห็นว่าการที่ชาวต่างชาติผูกขาดการเดินทางเรือย่อมมีผลต่ออุปสรรค ทางการค้า เพราะชาวตะวันตกจะสามารถที่จะกำหนดค่าระวางกาขนส่งได้ ประกอบกับในช่วง ต้นรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ไทยได้ถูกบีบบังคับข่มเหงจากประเทศผู้ล่าอาณานิคมและถูกใช้กำลังเข้ามา คุกคามหรือปิดอ่าวหลายครั้งโดยกำลังเรือรบ ดังนั้นในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ได้สร้าง นาวิก โยธินแบบยุโรปขึ้น ผลที่ตามมาราชนาวิของไทยได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในระยะต่อมา

ในปี ค.ศ.1908 พ่อค้าชาวจีน จำนวน 20 คน ได้ก่อตั้งบริษัทเรือเมล์จีนสยามทุน จำกัด นับว่าเป็นยุคใหม่ของ “เรือกลไฟ” ของประเทศไทยอย่างแท้จริงเพราะบริษัทสามารถเข้ามาแข่งขัน การเดินทางเรือกับชาวตะวันตก และเป็นรูปแบบของบริษัทมหาชนโดยแท้ วัตถุประสงค์ของ บริษัทมีดังต่อไปนี้ (ก) เพื่อจะทำการเดินทางเรือค้าขายในระหว่างกรุงเทพฯกับต่างประเทศ มีเมือง สิงคโปร์ เมืองฮ่องกงและประเทศจีนแผ่นดิน (ข) เพื่อจะสร้าง หรือเช่า เรือกำปั่น สำหรับทำการ ดังว่ามานั้น (ค) เพื่อจะสร้าง หรือให้เช่า หรือเช่าท่าจอดเรือ สพานจอดเรือ หรือโรงรับส่งถ่าน ศิลา (ง) เพื่อจะกระทำทุกอย่าง หรือแต่บางอย่างในการเหล่านี้ คือ เปนเจ้าของเรือกำปั่น เปน นายหน้าในการหาเรือกำปั่นให้คนอื่น เปนนายหน้าในการรับประกันใช้ค่าสิ่งของที่อาจต้อง ภัยอันตราย เปนธุระจัดการทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องด้วยเรือกำปั่น ทำกากรรับสัญญาส่งสินค้า ทำกากรขนสินค้า โดยทางบกแลทางทะเล เปนเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทำการลำเลียงสินค้าด้วยเรือลำเลียง ทำกากร รับธุระแทนคนอื่นในการส่งกันต่อ ๆ ไป ทำกากรตั้งที่รักษาสินค้า ด้วยวิธีใช้ความหนาวเย็น ทำ กาการตั้งโรงพักสินค้า ทำกากรเปนเจ้าของท่าจอดเรือกำปั่น แลทำการต่าง ๆ ในการพาณิชกรรม นอกจากนี้ยังมีกิจการอีกหลายอย่าง ซึ่งระบุไว้ในข้อ (ง) ข้อ (จ) และข้อ (ข) [ประชุมกฎหมาย ประจำศก เล่ม 22, หน้า 197-198]

จุดเปลี่ยนสำคัญประการหนึ่งของการเดินทางเรือไทยก็คือ การเปลี่ยนแปลงการพาณิชนาวิ ของโลก และผลของสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) การพาณิชนาวิของโลกได้ก้าวหน้าไป อย่างรวดเร็วในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) เรือกลไฟขนาดใหญ่ต่อขึ้นไปถึง 10,000 ตัน ความเร็วของเรือสินค้าก็สูงขึ้น ถึง 18 นอต ถึง 20 นอต ¹⁾ ในระหว่างสงคราม โลกครั้งที่ 1 มีเรือสินค้าของชาติเยอรมันได้เข้ามาจอดหลบภัยอยู่ในท่ากรุงเทพฯ ถึง 11 ลำ เป็น เรือของบริษัทนอร์ทเยอรมันลloyd ประจวบกับในสงครามครั้งนี้ประเทศไทยเป็นฝ่ายสัมพันธมิตร ได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน

จึงได้จับยึดเรือสินค้าเยอรมันเหล่านั้นเป็นเรือเชลย [กมล 2524 : 19]

เมื่อสงครามสิ้นสุดลงแล้ว ในฐานะที่ไทยเป็นฝ่ายชนะสงครามจึงได้เรือเหล่านั้นเป็นกรรมสิทธิ์ จอมพลเรือเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต ในฐานะเสนาบดีกระทรวงทหารเรือสมัยนั้น ทรงเห็นว่าเรือเหล่านั้นยังใช้ได้ จึงได้ทรงจัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามใน พระบรมราชูปถัมภ์ขึ้นเมื่อ ค.ศ.1914 นับว่าเป็นการตั้งกิจการพาณิชย์นาวียุคใหม่ขึ้นเป็นครั้งแรกให้ชื่อเรือเสียใหม่ ดังนี้

เรือแก้วสมุทร เรือผ่านสมุทร เรือเด่นสมุทร เรือศรีสมุทร

เรือปิ่นสมุทร เรือเดินสมุทร เรือแล่นสมุทร เรือท่องสมุทร และ

เรือเยี่ยมสมุทร [กมล, 2524 : 19]

ผู้ถือหุ้นในบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม มีเจ้านายและข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ มีพระยาโชฎีก ราชเศรษฐี (ผ่อง โชติพุกกะ) เป็นผู้จัดการคนแรก ส่วนคนประจำเรือใช้คนไทยล้วน กล่าวคือ นายประจำเดือนใช้นายทหารเรือประจำการหมุนเวียนกันไป แต่ปลดเป็นนายทหารนอกกอง เสียชั่วคราว

ในระยะแรก ๆ บริษัท มีกำไรดี เพราะหลังสงครามมีคู่แข่งไม่มาก แต่ต่อมาบริษัท ต้องขาดทุนติดต่อกันมา 4 - 5 ปี และเรือเยี่ยมสมุทรได้แล่นเกยหินโสโครกจมที่บริเวณแหลม ตุงขะ จึงในที่สุดบริษัท ได้ขายเรือทั้งหมดให้ญี่ปุ่นไปและเลิกกิจการ

จากหลักฐานที่ค้นคว้าหาสาเหตุว่า เหตุใดบริษัทพาณิชย์นาวีสยามไม่อาจดำเนินการให้เจริญต่อไปได้ ทั้ง ๆ ที่เรือได้มาโดยไม่ต้องซื้อ อีกประการหนึ่ง การแข่งขันในขณะนั้นก็ได้ไม่ได้ เข้มข้นมากนัก เพราะสงครามก็เพิ่งจะเลิก การต่อเรือในขณะนั้นก็ไม่รวดเร็วเท่าขณะนี้ จึงไม่น่าจะมีเรือมาแข่งขันกันมากมายพอ สาเหตุของความล้มเหลวในครั้งนั้นพอจะประมวลได้ดังนี้

(1) ไม่ได้เตรียมตัวหรือศึกษางานในด้านนี้มาเพียงพอ คณะบริหารเข้าบริหารงานแบบ ราชการ หรือระบบเจ้าขุนมูลนาย

(2) ผู้ปฏิบัติงานในเรือไม่เคยทำงานในเรือค้ำมาก่อน ขาดความรู้เรื่องการสินค้าและการ ปฏิบัติต่อลูกค้า

(3) ผู้บริหารขาดความสุจริตในการดำเนินการ และได้รับการบ่อนทำลายจากบริษัทคู่แข่ง (บริษัทญี่ปุ่น)

(4) พนักงานถูกคัดเลือกมาด้วยวิธีพวกพ้องหรือครอบครัว หาได้เลือกมาจากผู้มีความรู้ ความชำนาญในด้านนี้มาไม่ [กมล, 2524 : 20]

¹⁾ คือ nautical mile 1 หรือไมล์ทะเล ยาวเท่ากับ 6,076 ฟุต

การเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อการพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ หลายประการด้วยกัน กล่าวคือ

เมืองท่ากรุงเทพฯ เป็นแหล่งรับแนวความคิดตะวันตกเพราะเป็นเมืองสำคัญในการค้าขาย โดยมีกษัตริย์และชาวตะวันตกเป็นตัวจักรสำคัญ อิทธิพลความคิดตะวันตกมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองกรุงเทพฯ ดังบันทึกของ Bangkok Calender ดังต่อไปนี้

"His Majesty the late king [Rama IV] was a prince of very uncommon learning and observation for a healthen, even at the beginning of his reign, and he came to the throne inspired with many European ideas of physhical improvement, and set himself at once to improve his capital and kingdom. Hence he, at the beginning of his reign, open this emporium to foreign trade on a more liberal principals than before existed, and hence the great western nations came in rapid succession and made treaties with Siam, and hence trade gratly increased, and consequently money and wealth came in rolling tides." [Bangkok Calender 1871].

การเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ กล่าวคือ การขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในระยะแรก ๆ จะเป็นไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งทางฝั่งกรุงเทพฯและธนบุรีเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้ว่า สำนักงานใหญ่ โกดังสินค้า โรงสีข้าว โรงเลื่อย ท่าเรือ สำนักงานกงสุล และอื่น ๆ จะกระจุกตัวอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสีลม สารท พระราม 4 ตลอดจนถนนเจริญกรุง

เมื่อการค้าระหว่างประเทศขยายตัว เมืองท่าของกรุงเทพฯ ก็ถูกเชื่อมโดยการขุดคลองมากยิ่งขึ้นในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1855-1910 ได้มีการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาถึงมากกว่า 15 คลองด้วยกัน การสร้างคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณที่ราบภาคกลางย่อมมีผลให้ความเป็นเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพฯ มีสูงขึ้น เพราะลักษณะที่ตั้งของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่รับสินค้าส่งออกโดยเฉพาะข้าวจากที่ราบภาคกลาง (ปี ค.ศ.1910 การส่งออกข้าวไทยมาจากที่ราบภาคกลางถึงร้อยละ 95) ลักษณะเช่นนี้เองมีผลให้ความเป็นเมืองท่าของกรุงเทพฯ มีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยสูงขึ้นเพราะประมาณร้อยละ 80-90 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของไทยกระทำที่ท่าเรือกรุงเทพฯ

เราอาจกล่าวได้ว่าการสร้างคลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1850 และ 1890 และหลังจากนั้น การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการขุดคลอง ดังจะเห็นว่าในกรณีของคลองมหาสวัสดิ์ (1861-1865) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ และแม่น้ำท่าจีนนั้นช่วยการขนส่งน้ำตาลจากนครชัยศรีมายังกรุงเทพฯ การสร้างคลองดังกล่าวย่อมมีผลให้เกิดการขยายเนื้อที่การเพาะปลูกอ้อยไปทางฝั่งตะวันตกมากขึ้น ทำให้พื้นที่ชายฝั่งตะวันตก

ของกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น การตั้งถิ่นฐานของผู้คนเริ่มหนาแน่นขึ้นในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ตัวอย่างหนึ่งซึ่งแสดงถึงการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นขึ้นในบริเวณสองข้างฝั่งคลองมหาสวัสดิ์ คือ ในปี ค.ศ. 1861 หนึ่งปีหลังจากการสร้างคลองมหาสวัสดิ์เสร็จสิ้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานที่ดินสองฝั่งคลองแก่พระราชโอรสและธิดา ประมาณ 21,882 ไร่ [ทวีศิลป์ 1978 : 5] หลังจากปี 1861 ได้มีการสร้างคลองไปทางตะวันตกของกรุงเทพฯ อยู่ 2 คลองคือ คลองภาษีเจริญและดำเนินสะดวก (1867-68) คลองทั้งสองได้กลายเป็นเส้นทางการค้าเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ และเส้นทางด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ ในระยะเวลาต่อมา

การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ได้ขยายไปทางด้านเหนือ เพราะได้มีการขุดคลองเชื่อมพื้นที่เพาะปลูกข้าวทางด้านเหนือขึ้นไป ดังจะเห็นว่า นับแต่ปี ทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา การปลูกข้าวเพื่อการส่งออกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในบริเวณจังหวัดอยุธยา และ ฉะเชิงเทราทั้งสองจังหวัดถือได้ว่าเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญมากที่สุดในที่ราบภาคกลาง พัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เน้นการปลูกข้าวในที่ราบภาคกลางย่อมมีผลต่อการพัฒนาและการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เพราะมีการขุดคลองเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองในที่ราบภาคกลางนั้นส่งผลให้ความเป็นเมืองท่าของกรุงเทพฯ มีความสำคัญยิ่ง

ในขณะเดียวกันการขุดคลองย่อมมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดและพาณิชย์กรรมในที่ราบภาคกลางมากขึ้น การค้าขายมักจะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่ราบภาคกลางเป็นสำคัญ เพราะแรงงานจีนอพยพได้ใช้เส้นทางแม่น้ำลำคลองเข้าไปถึงหมู่บ้านเพื่อซื้อและขายสินค้า [รายละเอียดโปรดดู Skinner 1957] การขุดคลองยังมีผลต่อการขยายเนื้อที่การเพาะปลูกข้าวเพิ่มมากขึ้นตามลำดับในทศวรรษ 1890

กรุงเทพฯ เริ่มขยายตัวไปทางทิศเหนือเมื่อมีการขุดคลองเปรมประชากรในปี ค.ศ. 1869-70 คลองนี้เชื่อมการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ และอยุธยา มีความยาวประมาณ 51.3 กิโลเมตร [ก.จ.ช. ร.5 กระทรวงเกษตร, (กรมคลอง) 34/791 (1909)] ซึ่งช่วยให้ประชาชนได้ไปตั้งถิ่นฐานทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ เพราะคลองช่วยย่นระยะทางระหว่างกรุงเทพฯ และอยุธยา ในช่วงเวลาเดียวกัน กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปทางด้านตะวันออกหลังจากที่มีการขุดคลองนครเนื่องเขตต์ (1876) ซึ่งมีความยาว 21.5 กิโลเมตร และขุดคลองประเวศบุรีรมย์ (1878) ซึ่งมีความยาวถึง 28.7 กิโลเมตร [ก.จ.ช. ร.5 กระทรวงเกษตร, (กรมคลอง) 34/791 (1909)] คลองทั้งสองนี้ช่วยย่นระยะทางระหว่างกรุงเทพฯ และฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวที่สำคัญยิ่งตามบริเวณลุ่มน้ำบางปะกง การขุดคลองนับได้ว่าเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญยิ่งต่อการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออก จนกระทั่งถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่น ในปี ค.ศ. 1929 ปริมาณข้าวถึงประมาณ 786,901 เกวียน ถูกขนส่งมาทางเรือตามคลองและแม่น้ำเจ้าพระยา ในขณะที่ข้าวเพียง 121,656 เกวียนถูกขนส่งมาทางรถไฟเท่านั้น

การขยายพื้นที่เพาะปลูกย่อมส่งผลให้มีการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจากภูมิภาคต่าง ๆ เข้าสู่ที่ราบภาคกลาง โดยเฉพาะบริเวณเมืองปทุมธานีและอยุธยา เป็นสำคัญ พื้นที่ในอดีต ก่อน พ.ศ. 2433 นั้น มีผู้คนอาศัยอยู่เบาบางประมาณ 200-300 คน ณ บริเวณเมืองธัญบุรี [ก.จ.ช. ร.6 กระทรวงเกษตร 1/6 (1911)] หลังจากการขุดคลองรังสิตเสร็จใน พ.ศ. 2433 มีผลให้ผู้คนได้จับจองที่ดินหักร้างทางป่าเป็นจำนวนมากขึ้น ประมาณว่า ผู้คนกว่า 100,000 คน เข้าจับจองป่าบริเวณที่ทุ่งรังสิต

แม้ว่าเราไม่มีสถิติที่เป็นทางการบันทึกการเคลื่อนย้ายระหว่างภูมิภาคของผู้คนจากถิ่นอื่น ๆ เข้าสู่บริเวณที่ราบภาคกลางที่มีการเพาะปลูกข้าวหนาแน่นเช่น ทุ่งรังสิตและบริเวณ เมือง อยุธยา ทว่าสถิติของพลเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่อาศัยอยู่ ณ เมืองธัญบุรีซึ่ง รวบรวมโดย สุนทรีย์ อาสะไวย์ พบว่า จำนวนพลเมืองที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองธัญบุรีมีอยู่ ประมาณ 32,000-73,200 คน ในช่วงปี ค.ศ. 1902-1919 การเติบโตของการผลิตข้าวซึ่งส่งผลให้ แรงงานอพยพเข้ามาทำงานในบริเวณดังกล่าว เพื่อจับจองที่ดินและเป็นแรงงานรับจ้างในบริเวณ ดังกล่าว [สุนทรี อาสะไวย์ 2530 : 91-98]

ยิ่งการเพาะปลูกข้าวเพื่อการส่งออกขยายตัวมากขึ้นเท่าใด ย่อมมีผลต่อการเติบโตของ เมืองท่ากรุงเทพฯ มากขึ้นเท่านั้น (ดังได้กล่าวมาแล้ว)

การเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความทันสมัย ในกรุงเทพฯ กล่าวคือ เมืองท่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมของชุมชนตะวันตก ไม่ว่าจะเป็นนักธุรกิจ การค้า กงสุล หรืออื่น ๆ ชุมชนชาวตะวันตก แม้ว่าจะมีขนาดเล็กกว่ามีอิทธิพลอย่างมากมาต่อการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ อาทิเช่น การสร้างถนนเจริญกรุง (ตอนนอก) ซึ่งเป็นผลมาจาก ชาวยุโรป [พระราชพงศาวดาร รัชกาลที่ 4 เล่ม 2 2504 : 6-7] นอกจากการสร้างถนนแล้ว ชุมชน ชาวตะวันตกมีผลต่อการพัฒนาการขนส่ง อาทิเช่น การก่อสร้างรถรางในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1883 โดยชาวเดนมาร์ก และหลังจากนั้นเป็นต้นมา พ่อค้าชาวอังกฤษและเดนมาร์กได้ร่วมมือ การก่อตั้งรถไฟเอกชน โดยมีการวิ่งรับผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ และปากน้ำในปี 1893 ชาว ตะวันตกมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบริหารงานของกรมท่า และมีการปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่า การศุลกากรให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิเช่น การท่าเรือ การนำร่อง การทำ เครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ กับตัน จอห์น บุช [John Bush] ชาวอังกฤษเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้า มาในท่าเรือของกรุงเทพฯ ซึ่งนับวันจะมีมากขึ้นทุกที กับตันบุชแรกเริ่มทำงานมีตำแหน่งเรียกว่า “เจ้าท่า” คนสมัยก่อนเรียกท่านว่า “หับประมาสะแดน” (ซึ่งเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า “Harbour Master” ซึ่งหมายถึงเจ้าท่า) ขึ้นอยู่กับกรมท่ากลาง กับตันบุชเข้ามารับราชการใน ค.ศ. 1859 (4 ปี หลังจากไทยได้ลงนามสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักร) และได้รับราชการอยู่ในกรมท่า ก่อนข้ายาวนาน จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ [กรมเจ้าท่า 2509 : 19-20] นอกจากนี้กับตันบุชยังมีหน้าที่เป็นผู้อำนวยการจัดการ (managing director) และเป็น

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท Bangkok Dock ระหว่างปี 1865-1899 ชื่อของกัปตันบุชยังคงปรากฏเป็นชื่อ "ชอย" ซึ่งชอยกัปตันบุชนี้เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงไปยังแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ใกล้โรงแรมโอเรียลเต็ลในปัจจุบันนี้ การบริหารท่าเรือภายใต้กัปตันบุชและระยะต่อมาได้นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญต่อการนำให้ท่าเรือกรุงเทพฯ มีบทบาทสำคัญต่อการค้าต่างประเทศของไทย เพราะได้มีการเปลี่ยนแปลงกับกฎหมายการเดินเรือ การปรับปรุงท่าเรือและอื่น ๆ [กรมเจ้าท่า 2509]

การค้าและอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ

สนธิสัญญาเบาริงมิเพียงแต่ทำลายการผูกขาดการค้า ทว่ามีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าและการเกษตรมากกว่าที่จะเป็นอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามการเจริญเติบโตของภาคการค้าและเกษตรได้ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเสริมอื่น ๆ (complimentary industries) ดังจะเห็นว่า การขยายตัวของการส่งออกข้าวย่อมมีผลต่อการขยายตัวของโรงสีข้าวหลังสนธิสัญญาเบาริง กิจการโรงสีข้าวได้กลายเป็นการลงทุนทางเศรษฐกิจที่สำคัญสาขาหนึ่งสำหรับพ่อค้าชาวตะวันตก พ่อค้าชาวจีนและเจ้าภาษีนายอากร

โรงสีที่ตั้งขึ้นในระยะแรกเป็นของชาวตะวันตก ในปี ค.ศ. 1858 โรงสีจักรเครื่องแรก ชื่อว่า อเมริกันสตีมไรซ์มิลล์ (American Steam Rice Mill) ได้ดำเนินกิจการที่ถนนตก หรือบางครั้งเราเรียกว่า "โรงสีจักรเมืองอเมริกัน" โรงที่สองชื่อ "บางกอกก่าปะนี" ตั้งอยู่ตรงข้ามกับโรงแรก โรงสีโรงที่สามเป็นของชาวเยอรมันชื่อ "โรงสีจักร เอ. มาร์ควาลด์" ตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1864 โรงสีไฟโรงที่สี่ชื่อว่า "สก๊อตแลนด์ก่าปะนี" ตั้งเมื่อ ปี ค.ศ. 1866 และโรงที่ห้าก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 1867 [ทวีศิลป์ 2525 : 289]

ระหว่างปี ค.ศ. 1858-1867 กิจการโรงสีข้าวอยู่ในการดำเนินการของชาวตะวันตกในขณะที่คนจีนยังเป็นเจ้าของโรงสีมือ คนจีนเริ่มมีบทบาทในการสีข้าวในปี ค.ศ. 1870 เมื่อคนจีนเริ่มสั่งซื้อเครื่องจักรสีข้าวจากอังกฤษ และในปี 1877 โรงสีของคนจีนกลายเป็นคู่แข่งของโรงสีชาวตะวันตก จนทำให้รายได้ของโรงสีตะวันตกตกต่ำลงมา ในปี ค.ศ. 1879 โรงสีของคนจีนเพิ่มขึ้นเป็น 5 โรง และหลังจากนั้นเป็นต้นมา คนจีนเริ่มเข้ามามีบทบาทในกิจการโรงสีมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่ง ค.ศ. 1924 กิจการของโรงสีในกรุงเทพฯ ทั้งหมดได้ตกอยู่ในการดำเนินการของคนจีน [ทวีศิลป์ 2527 : 289] และตารางที่ 4.4 ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ ได้จำแนกสาเหตุที่คนจีนสามารถควบคุมโรงสีและชนะคนตะวันตกได้เพราะว่า (1) คนจีนสามารถควบคุมการตลาดภายในประเทศและต่างประเทศได้ ตัวอย่างเช่น ในกรณีตลาดต่างประเทศ คนจีนสามารถทำธุรกิจกับคนจีนที่จีน ฮองกง และสิงคโปร์ จึงได้เปรียบกว่าชาวตะวันตก นอกจากนี้โรงสีของคนตะวันตกยังเสียเปรียบในเรื่อง "กัมปาดอร์" (compradore) หรือนายหน้า (broker) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนจีน กัมปาดอร์ พวกนี้ทำการติดต่อกับโรงสีของคนตะวันตกเป็นบางครั้งบางคราว (2) โรงสีของคนจีนได้เปรียบในเรื่องทุน

เพราะความใกล้ชิดระหว่างพ่อค้าจีนและคนชั้นสูงของไทย (3) โรงสีของคนจีนเป็นผู้ริเริ่มในการสีข้าวสารราว ค.ศ.1889 ในขณะที่โรงสีของคนตะวันตกยังทำการสีเป็นข้าวกล้องอยู่ ข้าวสารให้ราคาดีในขณะนั้น [ทวีศิลป์ 2527 : 291-292]

ตารางที่ 4.4 จำนวนโรงสีในกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ1858-1930

ปี ค.ศ	ของคนตะวันตก	ของคนจีน-ไทย	รวม
1858	1	-	1
1864	3	-	3
1866	4	-	4
1867	5	-	5
1879	5	5	10
1880	5	7	12
1889	6	17	23
1895	4	23	27
1896	4	26	30
1897	4	22	26
1901	4	22	26
1910	3	56	59
1919	3	63	66
1924	3	83	83
1925	-	84	84
1929	-	71	71
1930	-	71	71

แหล่งที่มา : [ทวีศิลป์ 2527 : 290]

นายทุนชาวจีนถือว่าเป็นผู้ประกอบการที่สำคัญต่อการค้าขายของกรุงเทพฯ โรงสีข้าวของนายทุนจีนมีทุนสูงมากในช่วงการประกอบการในระยะเริ่มแรก อาทิเช่น Koo Seng (Lee Tech Aw) ในปี ค.ศ.1920 ได้เป็นเจ้าของและให้เช่าโรงสีจำนวน 14 โรง ซึ่งกิจการดังกล่าวได้จ้างแรงงานจำนวนนับพันคน และ Hang Nguan Huat Seng มีโรงสีจำนวน 4 โรง, Khana Wang Lee (Tan Lip Buei) มีจำนวน 4 โรง [Hewison 1986 : 5]

โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ มีขนาดค่อนข้างใหญ่เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ เช่น โรงสีข้าวของบริษัท Markwald's mill โรงสีข้าวที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในกรุงเทพฯ (ต่อมาได้โอนเป็นของพ่อค้าชาวจีนหลังปี 1917 เป็นต้นมา) มีมูลค่าประมาณ 790,000 บาท ในปี 1924 [BTWM, 23 June 1924]

นอกจากคนอังกฤษและคนจีนเป็นผู้ประกอบการในโรงสีแล้ว พวกขุนนางและเจ้านายก็เป็นเจ้าของโรงสีเช่นเดียวกัน แต่ขุนนางเหล่านี้มักจะไม่ดำเนินกิจการ โรงสีเอง แต่มักจะให้ผู้ประกอบการชาวจีนเช่า เช่น โรงสีของสมเด็จพระพันวสาอัยยิกาเจ้า ที่ตำบลวัดราชสิงขร ให้เช่าเดือนละ 4,000 บาท หรือโรงสีของเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ที่ตำบลบางพลัด ก็ให้คนเช่าทำการเช่นกัน อย่างไรก็ตามพอถึง ค.ศ.1918 ปรากฏว่าพระคลังข้างที่เป็นเจ้าของโรงสีมากกว่าครึ่ง [ทวีศิลป์ 2527 : 291]

กิจการน้ำแข็งก็มีการพัฒนาเร็วมากอีกอุตสาหกรรมหนึ่ง หลังทศวรรษ 1870 ผู้ที่นำและบุกเบิกกิจการน้ำแข็งคือบริษัทยุโรป อันได้แก่ บริษัทมาร์ควาลด์ (Markwald and Co) และบริษัทเอดวาร์ด น็อกซ์ (Edward Knox) ทั้งสองบริษัทได้ตั้งโรงงานเพื่อทดแทนการนำเข้าน้ำแข็งจากสิงคโปร์ [Hewison 1986 : 6] หลังจากปี ค.ศ.1887 เป็นต้นมา กิจการโรงงานน้ำแข็งได้พัฒนาไปอีกระดับหนึ่งเมื่อเจลิม ฟินิจักรพันธ์ ได้ก่อตั้งโรงงานน้ำแข็งขึ้นโดยใช้เครื่องจักรจากฝรั่งเศส ซึ่งสามารถผลิตได้ถึงวันละ 1,600 ปอนด์ต่อวัน และสามารถผลิตได้ถึงวันละ 1,600 ปอนด์ต่อวัน และสามารถผลิตได้สนองความต้องการของตลาดภายในกรุงเทพฯ หลังจากนั้นต่อมาในปี 1899 ขุนนางและเจ้านายไทยรวมทั้งผู้ประกอบการชาวยุโรปได้ร่วมมือกันก่อตั้งบริษัทน้ำแข็งชื่อ Bangkok Manufacturing Company บริษัทดังกล่าวมีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นเท่ากับ 80,000 บาท

กิจการน้ำแข็งในกรุงเทพฯ ได้พัฒนาต่อไปเมื่อมีการขยายโรงงานน้ำแข็งของ Bangkok Manufacturing Company ต่อไปโดยมีการเพิ่มทุนและขยายโรงงานต่อไปในปี 1936 โดยกลุ่มของสกุลเศรษฐบุตร (นำโดย เลิศ เศรษฐบุตร) และ Hoon Kim Huat (ตันตะกุลฮุนตระกูล) บริษัท Bangkok Manufacturing Company มีโรงงานสูง 3 ชั้น มีเนื้อที่ประมาณ 5,000 ตารางฟุต โดยที่โรงงานนี้ (หลังจากขยายกิจการ) สามารถผลิตน้ำแข็งได้ถึงวันละ 40 ตันต่อวัน และสามารถให้แช่เย็นในห้องเย็นถึง 100 ตันต่อวัน [Hewison 1986 : 6]

ในปี ค.ศ.1887 ได้ก่อตั้งบริษัทการผลิตโซดาขึ้น ชื่อ The Orienta Soda Water Manufacturing Company โดยนาย Anderson และเพื่อน โดยที่น้ำ เครื่องจักร โซดาที่ใช้ในการผลิตนำเข้ามาจากฮ่องกง โรงงานผลิตโซดาไม่สามารถดำเนินการได้นานเนื่องจากพฤติกรรมผู้บริโภคของคนไทยมิได้ชอบโซดา อย่างไรก็ตามก็มีความพยายามที่จะพัฒนาการผลิตน้ำขวดในกรุงเทพฯ ในปี 1925 ทั้งบริษัท Fraser และ Neave และ Bangkok Manufacturing Company ได้นำการผลิตน้ำโซดาในกรุงเทพฯ โดยใช้น้ำมาจากในประเทศเอง [Hewison 1986 : 6]

ในต้นทศวรรษ 1880 นั้น ได้มีการก่อตั้งโรงไฟฟ้า 2 แห่ง เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ในกรุงเทพฯ โรงหนึ่งที่หนึ่งอยู่ภายใต้การจัดการของบริษัทชาวเบลเยียมและเดนมาร์ก โดยมีความสามารถในการผลิตกระแสไฟฟ้าประมาณ 12,000 กิโลวัตต์ และมีพลังกระแสไฟฟ้าสำรองประมาณ 15,000 กิโลวัตต์ นอกจากจะผลิตกระแสไฟฟ้าภายในกรุงเทพฯ แล้ว โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าได้จ่ายกระแสไฟฟ้าไปยังธนบุรีเพื่อใช้ในการกลั่นน้ำมันขึ้นสำหรับโรงงานบุหรีและโรงงานผลิตสบู่ และสำหรับโรงสีข้าวและรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ สถานีไฟฟ้าในกรุงเทพฯ อีกแห่งหนึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลสามเสน โดยที่โรงงานไฟฟ้าแห่งนี้เป็นของรัฐบาล สถานีไฟฟ้าแห่งนี้สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าประมาณ 10,000 กิโลวัตต์ และสามารถให้แสงสว่างและพลังงานในพื้นที่ส่วนที่เหลือของกรุงเทพฯ นอกจากนี้โรงไฟฟ้าที่สามเสนได้จ่ายไฟและพลังงานไปยังโรงงานผลิตซีเมนต์ที่บางซื่อและสนามบินดอนเมือง [Anonymous 1940]

ในปี ค.ศ.1913 ได้มีการก่อตั้งบริษัทซีเมนต์สยาม จำกัดสินใช้ และได้เริ่มดำเนินการในปี ค.ศ.1915 การดำเนินธุรกิจของบริษัทประสบความสำเร็จได้ดียิ่งนับแต่การก่อตั้งบริษัท ดังจะเห็นว่าในระยะ 5 ปีแรกนับแต่การดำเนินงาน อัตราผลกำไรสูงถึงประมาณ 5-10 เปอร์เซ็นต์ต่อหุ้น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทปูนซีเมนต์สยามคือพระคลังข้างที่ (Privy Purse Bureau) ซึ่งมีหุ้นอยู่ถึง 500,000 บาท จากหุ้นทั้งสิ้น 1,000,000 บาท ซึ่งพระคลังข้างที่ได้รับผลตอบแทนสูงถึง 25,000-50,000 บาทต่อปี [กจช.กรมราชเลขาธิการ 20/13 เลขที่ 4/656,(1921)] ในปี ค.ศ.1924 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้เพิ่มทุนขึ้นถึง 3,000,000 บาท และขนาดของโรงงานก็ได้ขยายกำลังการผลิตโดยการนำเครื่องจักรที่ทันสมัยมาจากต่างประเทศ[กจช. ราชเลขาธิการ 20/13 เลขที่ 4/656 (1921)] ในทศวรรษ 1920 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้จ้างคนงานไทย จำนวน 150 คน (ซึ่งรวมทั้งคนงานหญิงด้วย) และจ้างแรงงานชาวจีนจำนวน 95 คน ในปี 1925 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้ขยายการผลิตมากขึ้นและได้ส่งออกไปยังสิงคโปร์ [BTWM, 18 June 1923 ; BTWM, 3 July 1925 ; BTWM 3 December 1925] แม้ว่าในช่วงทศวรรษ 1930 ซึ่งเป็นช่วงเศรษฐกิจตกต่ำ การดำเนินงานของบริษัทก็ยังได้กำไรถึงร้อยละ 6-12 [กจช. ร.7 กรมราชเลขาธิการ 206/77 เลขที่ 144/2911 (1928)]

เหตุผลสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยประสบความสำเร็จ เพราะได้มีการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ขยายตัวเร็วขึ้นนับตั้งแต่ทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา ได้มีการก่อสร้างตึกแถวตามถนนมากมายในกรุงเทพฯ โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางเศรษฐกิจก็มีการขยายตัวสูงเช่นเดียวกัน อาทิเช่น การก่อสร้างสะพานพระราม 6 ซึ่งเริ่มในปี ค.ศ.1924 นั้น มีผลให้ความต้องการปูนซีเมนต์เพื่อการทำอิฐสูงถึง 1,000 แผ่น ต่อวัน [Hewison 1986 : 7]

นอกจากนี้ราคาของปูนซีเมนต์ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการใช้ปูนซีเมนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาปูนซีเมนต์นำเข้าจากสิงคโปร์และของไทย ปูนซีเมนต์ของไทยจะถูกกว่า ดังข้อความหนึ่งจากเอกสารกองจดหมายเหตุแห่งชาติ

“บริษัทนี้กระทำให้ราคาปูนซิเมนต์ต่ำอยู่เสมอ ในสิงคโปร์และแหลมมลายูของอังกฤษ และในยะวา ซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีโรงทำซิเมนต์เองนั้น ในเวลานี้ราคาซิเมนต์ประมาณถึงละ 8 เหรียญหรือกว่า 12 บาท ถ้าหากในสยามจะใช้ซิเมนต์ต่างประเทศราคาก็คงต้องเท่ากัน โดยเหตุที่ต้องเสียค่าระวางบรรทุกแพงมาก แต่ราคาซิเมนต์ของบริษัทนี้คิดถัวเฉลี่ยประมาณ ถึงละ 6 บาทเท่านั้น เมื่อคิดจำนวนซิเมนต์ที่ได้ขายไปประมาณปีละ 150,000 ถังแล้ว รัฐบาลและผู้ซึ่งใช้ปูนซิเมนต์ในประเทศนี้ประหยัดเงินไว้ได้ในปีหนึ่งระหว่าง 500,000 ถึงล้านบาท ทั้งนี้ก็โดยได้มีบริษัทขึ้น” [กจข.ร.6 กระทรวงนครบาล 21/5 (1918)]

การขยายตัวของ การก่อสร้างของกรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อความต้องการในการใช้ปูนซิเมนต์ภายในประเทศมาก ทำให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าจะมีคุณภาพดีก็ตาม ดังนั้นก็ฉบับหนึ่ง

“เป็นข้อซึ่งข้าพเจ้ามีความภูมิใจอย่างยิ่งที่ได้เห็นผลแห่งการทดลองปูนซิเมนต์สยามซึ่งได้กระทำในกรุงลอนดอน โดยทางสถานทูตอังกฤษในกรุงเทพฯ ปรากฏว่าเนื้อแห่งซิเมนต์ สยามนี้สูงหรือดีกว่า ปูนอย่างดีที่สุดที่ส่งเข้ามาจากยุโรปถึง 30 เปอร์เซ็นต์ แลดีกว่าปูนอย่างดีที่สุด ซึ่งทำในเอเชียที่ส่งเข้ามาถึง 50 เปอร์เซ็นต์ โดยเหตุที่ปูนชนิดนี้บริษัทได้รับสั่งจากสิงคโปร์ ประเทศราชแหลมมลายูของอังกฤษ, ประเทศอินโดจีน และเกาะมอริโอ ให้ส่งปูนออกไปจำหน่าย แต่บริษัทนี้สามารถส่งออกไปได้เป็นจำนวนเล็กน้อย เพราะแต่ในสยามก็ต้องการซิเมนต์นี้เกือบหมดเสียแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ความจริงข้อนี้เป็นข้อซึ่งทำให้ข้าพเจ้ามีความปลื้มอย่างแท้จริง ในการที่ได้เห็นสิ่งซึ่งบริษัทได้กระทำขึ้นในราชอาณาจักรของใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทเป็นที่นิยมในเมืองต่างประเทศ” [กจข. ร.6 กระทรวงนครบาล 21/5 (1918)]

หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) ยุติลง เครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้รับการพัฒนาให้ทันสมัยยิ่งขึ้น และนำมาใช้ในอุตสาหกรรมมากขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจากการอุตสาหกรรมในประเทศยุโรป และอเมริกาได้เจริญเติบโตทั้งอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมเบา (การที่อุตสาหกรรมการผลิตก้าวหน้า ซึ่งมีผลให้ประเทศต่าง ๆ ได้แข่งขันกันสะสมอาวุธมากมาย เพื่อครองความเป็นมหาอำนาจ ในที่สุดก็เกิดมหาสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) ระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตร ซึ่งมีอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ไทย ฯลฯ ฝ่ายหนึ่งกับฝ่ายเยอรมัน ออสเตรีย ฮังการี ตุรกี อีกฝ่ายหนึ่ง) [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74]

ดังเหตุนี้มีชาวต่างประเทศและคนไทยได้ลงทุนตั้งอุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรขึ้นในประเทศไทย เช่น โรงงานบุญศรี ชิกาแรด (ขณะนั้นเรียกว่า โรงงานยาสูบ) ได้ตั้งขึ้นโดยบริษัทบริติช-อเมริกัน ทูแมคโร จำกัด เมื่อ ค.ศ.1920 นอกจากนี้ก็มีผู้ก่อตั้งโรงงานน้ำแข็ง โรงงานน้ำตาล โรงงานสบู่ โรงงานทำน้ำมันมะพร้าวและน้ำมันถั่ว โรงงานฟอกหนัง โรงงานทอผ้าที่กระตุก ขึ้นในกรุงเทพฯ และธนบุรีอีกหลายโรง [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74] ในปี ค.ศ.1923รัฐบาลได้ก่อตั้งโรงงานผลิตกระดาษจากเศษกระดาษด้วยเครื่องจักร โดยสังกัดกรมแผนที่กระทรวงกลาโหม โรงงาน

ดังกล่าวนี้มีผลผลิตได้วันละ 1 ตัน สถานที่ตั้งอยู่ที่ตำบลสามเสนกรุงเทพฯ [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74]

ทศวรรษ 1920 ถือว่าเป็นช่วงระยะเวลาที่รัฐบาลเริ่มเข้ามามีบทบาทในการผลิตทางเศรษฐกิจมากขึ้น เช่น มีการก่อตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งรัฐถือหุ้นใหญ่และมีกำไรมากตลอดจนถึงหุ้นใหญ่ ในโรงประปาที่สามเสน [BTWM, 15 December 1924]

ในปี ค.ศ.1928 บริษัท Min Sae จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของพ่อค้าชาวจีนถือหุ้นใหญ่ เงินทุนจดทะเบียน 200,000 บาท ได้ก่อตั้งโรงงานผลิตไม้ขีดไฟ โรงงานนี้มีเนื้อที่ 20 ไร่ ตั้งอยู่บนพื้นที่ข้างถนนพระรามที่ 4 โรงงานนี้ได้จ้างแรงงานประมาณ 700 คน โดยที่ 600 คนเป็นแรงงานรับจ้างรายวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานชาวจีนผู้หญิงและเป็นเด็ก ในขณะที่แรงงานชาวไทยถูกจ้างงานและรับงานไปทำที่บ้าน โรงงานนี้ส่วนหนึ่งใช้เครื่องจักรไฟฟ้าเพื่อการผลิต ส่วนหนึ่งทำการผลิตโดยใช้มือ บริษัท Minsae คาดการณ์ว่าจะสามารถมีส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศประมาณร้อยละ 20 ในปี ค.ศ.1931

ในปี ค.ศ. 1930 พระยาภิรมย์ภักดี (บุญรอด เศรษฐบุตร) ได้ก่อตั้งโรงเบียร์ในกรุงเทพฯ ทุนก่อตั้งประมาณ 600,000 บาท โดยที่ผู้ที่ถือหุ้นใหญ่นอกจากพระยาภิรมย์ภักดีแล้วยังมีพระคลังข้างที่ ธนาคารฮ่องกงและธนาคารเซีย่งไฮ้ บริษัทนี้ ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานเพราะได้รับกำไรมาโดยตลอด ยกตัวอย่างเช่น ในระยะเก้าเดือนแรกของการก่อตั้งบริษัท บุญรอด บริวเวอรี่ มีเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 6 [ชลลดา 2529 : 165]

ตอนที่ 2 ประชากรแรงงานและ การบริหารราชการของกระทรวงนครบาล

ในบทนี้จะศึกษาพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะ "เมืองโตเดี่ยว" โดยพิจารณาเรื่องประชากร การบริหารราชการของกระทรวงนครบาล และแรงงานชาวจีนอพยพมีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ อย่างไร

ในบทนี้จะแบ่งหัวข้อการนำเสนอต่อไปนี้คือ

ประการแรก จะรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมาณจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 จนถึงประมาณ ปี ค.ศ.1910 จากหลักฐานที่รวบรวมได้แสดงว่าประชากรของกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 นั้นน้อยกว่าที่ควรจะเป็น (ตามความเชื่อของบันทึกชาวต่างชาติ) กล่าวคือ ในปี ค.ศ.1855 หรือในปีที่ราชอาณาจักรสยามได้ลงนามสนธิสัญญา เบาริงกับสหราชอาณาจักรนั้น ประชากรในกรุงเทพฯ มีประมาณ 100,000 คน และส่วนใหญ่อาศัยอยู่ฝั่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและในเรือนแพ ประชากรในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มมากขึ้นในช่วงทศวรรษ 1880 และ 1890 ซึ่งการเพิ่มประชากรมาจากแรงงานชาวจีนอพยพเป็นสำคัญ

ประการที่สอง ในแง่ของการบริหารและการปกครองกรุงเทพฯ นั้น ก่อนปี ค.ศ.1892 อยู่ภายใต้การจัดรูปแบบการปกครองของกรมเมืองหรือนครบาลตามที่ปรากฏในกฎหมายตราสามดวง ด้วยการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ นับแต่ทศวรรษที่ 1880 เป็นต้นมา มีผลให้กรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการปกครองเป็นในรูปของ "กระทรวงนครบาล" ซึ่งก่อตั้งในปี 1892 และได้บริหารงานจนถึง ค.ศ.1922 หลังจากนั้นกรุงเทพฯ อยู่ภายใต้การปกครองของกระทรวงมหาดไทย

ประการที่สาม จะศึกษาถึงบทบาทของแรงงานจีนอพยพต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ

การเปลี่ยนแปลงของประชากรและการประมาณจำนวนประชากรกรุงเทพฯ

ประชากรและการเคลื่อนย้ายของประชากรมีความสำคัญต่อการศึกษาเรื่องการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะว่าการเปลี่ยนแปลงของประชากรย่อมแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงของขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขนาดของอุปทานแรงงาน ขนาดของตลาด ฯลฯ

(1) ประชากรกรุงเทพฯ ค.ศ.1856-1909

จนกระทั่งทศวรรษ 1920 สถิติของประชากรกรุงเทพฯ ยังคงมีความไม่แน่นอนและเชื่อถือไม่ได้ แม้ว่าจะมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประชากร อาทิเช่น การขึ้นทะเบียนของแรงงานไพร่หลวงและไพร่ส่วย ภาษี ฯลฯ สถิติของข้อมูลดังกล่าวข้างต้นมักจะกระจัดกระจายจนยากที่จะเปรียบเทียบและตีความ

การประมาณจำนวนประชากรของชาวกรุงเทพฯ ก่อนปี ค.ศ.1909 นั้นมีลักษณะขึ้น ๆ ลง ๆ ไม่แน่นอน (ดังแสดงในตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ประชากรในกรุงเทพฯ ค.ศ.1856-1909

ปี ค.ศ.	ประมาณค่าประชากร	Sources (quoted by Sternstein)
1856	350,000-400,000	Das Konigreich Siam'Mittheilugen Von Peyeman, vol 2, 1856, p.159
1883	400,000-600,000	The Stateman's Yearbook, London, 1883, p.276
1875	225,000	Whitaker's Almanac, 1875, p.288
1889	500,000	Caddy, F., To Siam and Malaya, 1889, p.214
1891	600,000	Whitaker's Almance, 1891, p.556
1895	200,000	The Stateman's Yearbook, 1895, p.935
1896	500,000	Macgregor, J., Through the Buffer State, 1896, p.60
1900	600,000	Greater Bangkok Plan, p.23
1902	600,000	The Stateman's Yearbook, 1902, p. 1060
1903	500,000	Carter, A.C.ed, The Kingdom of Thailand, 1904, p. 111
1906	400,000	The Stateman's Yearbook 1906, p.1395
1909	500,000	Graham, Siam, vol I. p.113

แหล่งที่มา : รวบรวมโดย Stenstein [1964 : 298-324].

จากตารางที่ 4.5 ข้างต้นนั้น เหตุที่ตัวเลขประมาณการของจำนวนประชากรเคลื่อนไหวขึ้น ๆ ลง ๆ นั้นมีสาเหตุอย่างน้อย 3 ประการ

ประการแรก ปัญหาแรกและปัญหาสำคัญก็คือ อาณาเขตของกรุงเทพฯ ที่เรานิยามว่า "เมืองกรุงเทพฯ" (urban Bangkok) ก่อนปี ค.ศ.1892 นั้น เรายังไม่มีอาณาเขตการปกครองเมืองกรุงเทพฯ ที่แน่นอนทำให้เราไม่รู้ว่า บริเวณไหนถือว่าเป็น "เขตเมืองกรุงเทพฯ" ดังนั้นการประมาณจำนวนประชากรย่อมทำได้ลำบากมาก ประกอบกับการตั้งถิ่นฐานของประชากรกรุงเทพฯ จำนวนไม่น้อยอาศัยอยู่บนน้ำ อาทิเช่น อยู่บนเรือและเรือนแพ มีผลทำให้ การประมาณ

จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ยุ่งยากและสลับซับซ้อนมาก เพราะประชากรมิได้อาศัยอยู่กับที่ [โปรดดูงานของ Crawford [1967 : 7879], Bradley [1870] และ Neal [1852 : 130]] การพรรณนา การตั้งถิ่นฐานของชาวกรุงเทพฯ ในอดีตก่อนปี ค.ศ.1880 โดย Marc Askew เป็นดังนี้

"The first land-based settlements clustered along waterways : near the wat [temple] which served religious, educational and recreational functions. These "Bang" settlements formed a loose network around the terrestrial urban core of the palace and its moats. Given that rights to occupy land (and transmit land to offspring) stemmed from the king, settlement on land followed the progressive granting of land to the nobility and other royal servants, as well as the foundings of temples. While the great mass of the urban population continued to live on the water until at least the close of Rama IV's reign, the movement onto land was pioneered by the nobility building palaces and the establishment of temples. After 1855 European traders settled along the southern reaches of the river and were soon occupying houses and shops on land. More important to the ecology of the emerging land-based city than the farang, however, were various distinctive ethnic and occupational communities. The ethnic mosaic which comprised settlement groups such as the Chinese at Sampeng, the Indians of Pahurat, the Vietnamese of Wat Yuan, the Khmer of Samsen, spread in a loose pattern of "Yarn" (districts) around the city wall. The clustering of Bang and Ban (villages) was the earliest pattern of settlement" [Askew 1994 : 162-163].

ประการที่สอง เทคนิควิธีการประมาณค่าของประชากรในกรุงเทพฯ ยังมีปัญหาและน่าสงสัยเป็นอันมาก ยกตัวอย่างเช่นนีล (Neal) ได้ประมาณว่า ประชากรในกรุงเทพฯ ในค.ศ.1840 มีประมาณ 350,000 คน โดยเขาใช้สมมุติฐานที่สำคัญ 2 ประการ คือ (1) จำนวนเรือแพ และ บ้านที่ประชากรอาศัยอยู่มีประมาณ 70,000 แห่ง และ (2) จำนวนประชากรต่อเรือแพและบ้านต่อหน่วยที่อยู่อาศัยเท่ากับ 5 [Sternstein 1964 : 118] ในขณะที่ Bowring ได้ประมาณว่า พลเมือง กรุงเทพฯ มีประมาณ 300,000 คน ซึ่งการประมาณการของเขาได้คาดเดาเท่านั้น และเขาสนใจ เฉพาะพื้นที่ฝั่งพระนครเท่านั้น จริง ๆ แล้วพื้นที่ฝั่งตะวันตก หรือด้านธนบุรี การตั้งถิ่นฐานของ พลเมืองก็มีความหนาแน่นแล้ว [Sternstein 1964 : 119]

ประการที่สาม ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ ที่ขึ้น ๆ ลง ๆ ส่วนหนึ่งมาจากการย้ายถิ่นเข้าออกของชาวจีนอพยพ ซึ่งเป็นประชากรส่วนใหญ่ของประชากรทั้งหมดในกรุงเทพฯ ในขณะที่ การย้ายถิ่นก่อนปี 1920 นั้น มักจะมีความถี่ในการย้ายถิ่นสูงมาก ทั้งนี้เนื่องจากว่า ผู้ย้ายถิ่น ชาวจีนมักจะเป็นคนหนุ่มที่เป็นโสด ชาวจีนเหล่านี้มักจะอาศัยอยู่กรุงเทพฯ ชั่วคราว เพราะว่า หลังจากเขาเก็บรวบรวมเงินได้แล้ว เขาก็จะรีบอพยพกลับเมืองจีน

ดร.บาส เทอร์วิล (Bass Terwiel) ได้ตรวจสอบตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ อย่างละเอียด และสรุปว่าประชากรกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1850 มีประมาณ 50,000-100,000 คน [Terwiel 1989 : 233] ตัวเลขนี้ยังห่างไกลมากจากที่นิยมอ้างกันคือ 300,000-500,000 คน สถิติประชากรที่ได้จากการสำรวจสำมะโนไปรษณีย์โทรเลขในปี ค.ศ.1882/1883 แสดงว่า ประชากรกรุงเทพฯ มีประมาณ 120,000-160,000 คน [Terwiel 1989 : 233] ในทัศนะของ ศาสตราจารย์ บาส เทอร์วิล นั้น เขาเห็นว่า ในตอนต้น ของคริสต์ศตวรรษที่ 19 กรุงเทพฯ ยังคงเป็นเมืองขนาดเล็ก เพราะยังมีภาวะสงครามอยู่กับพม่า ไม่มีเหตุผลอะไรที่จะเชื่อได้ว่าประชากรของกรุงเทพฯ จะมีถึง 300,000 หรือแม้กระทั่ง 500,000 คน นอกจากนี้ช่วงชีวิต (life expectancy) หรืออายุคนยังมีชีวิตไม่ยืน ประกอบกับ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นนั้นได้เกิดโรคระบาดขึ้น ได้มีไข้ทรพิษเกิดขึ้น มีผลให้เด็กตายเป็นจำนวนมาก และได้เกิดการแพร่เชื้อโรคอหิวาต์ขึ้น ในปี ค.ศ.1820 และ 1849 [Terwiel 1989 :232]

(2) ประชากรกรุงเทพฯ ค.ศ.1909/10-1932

จวบจนกระทั่งทศวรรษ 1920 การสำรวจประชากรของกรุงเทพฯ ยังคงหาข้อสรุปไม่ได้ว่า จำนวนประชากรที่แท้จริงมีเท่าไร และตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ ยังคงมีลักษณะเคลื่อนไหวขึ้น ๆ ลง ๆ (ตารางที่ 4.6) เหตุที่ยังหาข้อสรุปแน่นอนไม่ได้เป็นเพราะว่าพื้นที่ที่ทำการสำรวจไม่เหมือนกัน การสำรวจในบางครั้งกระทำในพื้นที่ "เขตเมือง" ของกรุงเทพฯ โดยแยกชนบทออกไป การสำรวจในบางครั้งก็กระทำเฉพาะอำเภอชั้นใน มิได้รวมอำเภอชั้นนอกเป็นต้น เพราะฉะนั้นจึงเป็นไปได้ที่จะแสดงการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพฯ ในแต่ละปี เพราะฐานของข้อมูลในการสำรวจแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 ประมาณการของประชากรในกรุงเทพฯ, 1909/10-1932

ปี ค.ศ.	ประชากรและพื้นที่ที่ทำการสำรวจ	แหล่งที่มา
1909/10	606,706 [มณฑลกรุงเทพฯ]	[กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 30/10 (1910-12)]
1909/10	867,577 [มณฑลกรุงเทพฯ]	[กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1907-1910)]
1909/10	629,029 [อำเภอชั้นใน 8 อำเภอ อำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ]	[กระทรวงนครบาล ร.ศ.128 (1910)]
1913	412,905 [8 อำเภอชั้นในในกรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร]	[กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922-23)]

ปี ค.ศ.	ประชากรและพื้นที่ที่ทำการสำรวจ	แหล่งที่มา
1919	478,994 [พระนครและธนบุรี]	[Wilson 1983 : 32]
1919 - 20	359,846 [พระนคร]	[กจข.กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)]
1919/20	345,000 [พื้นที่ "เขตเมือง" กรุงเทพฯ]	[Graham 1924 : 113]
1927/28	548,400 [กรุงเทพฯ ผังพระนคร]	[The Directory for Bangkok and Siam 1928/29 : 113]
1929	702,544 [กรุงเทพฯ ผังพระนครและธนบุรี]	[Wilson 1983 : 32]
1929	529,751 [กรุงเทพฯ ผังพระนคร]	[กระทรวงมหาดไทย : 1948 :9]
1930	687,966 [กรุงเทพฯ ผังพระนครและธนบุรี]	[กจข.กระทรวงการคลัง อ 301.1.1.1/13 (1931)]
1932	550,000 [กรุงเทพฯ ผังพระนคร]	[The Directory for Bangkok and Siam 1938/39 : 225]

ในการสำรวจสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1909/1910 การสำรวจครั้งแรกนั้นให้ตัวเลขสูงถึง 606,706 [กจข. ร.5 กระทรวงนครบาล 30/10 (1910-12)] อาจจะเป็นเพราะว่าการสำรวจในระยะเริ่มแรกนั้นผิดพลาด และมีการนับซ้ำเกิดขึ้น มีผลทำให้ตัวเลขสูงกว่าที่ควรจะเป็น หลังจากนั้นก็มีการสำรวจใหม่ และได้ปรับตัวเลขของประชากรของกรุงเทพฯ (สำมะโนประชากร 1909/10) อยู่ 2-3 ครั้ง ตัวเลขที่ได้คือ ในปี ค.ศ.1909/10 จำนวนประชากรของมณฑลกรุงเทพฯ เท่ากับ 867,577 [กจข. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1907-10)] และจากรายงานประจำปีของกระทรวงนครบาลแสดงว่า ในปี ค.ศ.1909/10 จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในตำบลชั้นใน 25 ตำบล และอำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ มีจำนวน 629,029 คน [กระทรวงนครบาล, ร.ศ.128 (1910)] ตัวเลขประชากรดังกล่าวหลังจากการประเมินภายหลังก็ยังคงสูงอยู่

นาย Graham ชาวตะวันตกได้แสดงทัศนะเกี่ยวกับการสำรวจพลเมืองในกรุงเทพฯ ตามการสำรวจของสำมะโนประชากร 1909/10 นั้น มีการประมาณค่าที่สูงกว่าความเป็นจริงเขาได้แสดงทัศนะดังกล่าวไว้ว่า

"The Census [1909/10] began with a leisurely enumeration, which by dint of repeated checking and revision, was at length brought within measurable distance of a fairly accurate representation of the number of the people. This was followed by an annual revision of the registers, and it is claimed by the authorities that the figures now given are substantially correct. There is however, evidence to show that here and there, especially in outlying districts where the intelligence of enumerating officer is not of the first order, errors of more or less importance exist. Moreover, it is known that the first enumeration of Bangkok city gave numbers about 14 percent in excess of truth" [Graham 1924 : 113]

ตัวเลขประชากรในปี 1913 ซึ่งได้จากหลักฐานจากหอจดหมายเหตุแสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯฝั่งพระนคร ในปี 1913 นั้น ประมาณ 402,905 คน และการตั้งถิ่นฐานของประชากรยังคงอาศัยอย่างแน่นหนา บริเวณพื้นที่บริเวณฝั่งแม่น้ำเป็นสำคัญ อาทิเช่น จักรวรรดิพระราชวัง สัมพันธวงศ์ ป้อมปราบ บางรัก และ พายัพ เป็นต้น (ดังจะแสดงในตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 ประชากรของกรุงเทพฯ (ฝั่งพระนคร) ในปี ค.ศ.1913

ตำบล	ประชากร
พระราชวัง	34,086
สาทร	14,992
สัมพันธวงศ์	29,982
ชนะสงคราม	20,154
บางรัก	21,624
พญาไท	1,926
สามแยก	9,996
สามเสน	9,556
ป้อมปราบ	29,638
นางเลิ้ง	13,162
ดุสิต	4,296
ประแจจีน	4,588
นระประทุม	19,696
บ้านทวย	32,716
สำราญราษฎร์	15,618

พาหุรัด	28,074
บางขุนพรหม	10,252
จักรวรรดิ	46,730
รวม	363,576
บ้านเรือนแพ ระบุตำบลไม่ได้	32,212
พระและเณร	7,012
คนพเนจร	115
รวมทั้งสิ้น	402,915

แหล่งที่มา : [กจช.ร.6 กระทรวงนครบาล 27/8 (1920/21)]

การสำรวจสำมะโนประชากรกรุงเทพฯ ได้กระทำต่อมาในปี ค.ศ.1919 โดยได้สำรวจทั้งฝั่งพระนครและธนบุรี ประชากรที่อาศัยอยู่ในจังหวัดพระนครเท่ากับ 337,236 คน และอยู่ฝั่งจังหวัดธนบุรีเท่ากับ 141,758 [Wilson 1983 : 32] จากการสำรวจสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1919/20 เราได้ตัวเลขของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตจังหวัดพระนครต่ำกว่าการสำรวจในปี ค.ศ.1913 ทั้งนี้อาจจะเป็นไปได้ว่า ตัวเลขการสำรวจประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1913 สูงกว่าความเป็นจริงมาก หลังจากนั้นมีการปรับปรุงตัวเลขของการสำรวจสำมะโนประชากร (1919/20) โดยที่ประชากรของกรุงเทพฯ ฝั่งพระนครมีประมาณ 358,546 [กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)] หากจำแนกเป็นเชื้อชาติต่าง ๆ แล้ว องค์ประกอบของประชากรกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้ คือ

คนไทย	225,729 คน
คนจีน	116,431 คน
คนอินเดีย	14,193 คน
คนยุโรปและสหรัฐอเมริกา	1,477 คน
คนเวียดนาม	716 คน
คนเขมร	523 คน
คนพม่า	511 คน
คนญี่ปุ่น	232 คน
คนอื่น ๆ	64 คน

รวมทั้งสิ้น 358,546 คน

[แหล่งที่มา : กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)]

ตัวเลขประชากรข้างต้นนี้มีส่วนใกล้เคียงกับการอ้างอิงของ Graham เป็นอันมากโดยที่ Graham ได้อ้างตัวเลขของการสำรวจสำมะโนครัวฉบับปรับปรุง ปี ค.ศ.1919/20 โดยเขาอ้างว่า ประชากรของกรุงเทพฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง(built-up areas) มีประมาณ 345,000 คน

ในปี ค.ศ.1927/28 ประชากรของกรุงเทพฯ จากการอ้างอิงของ the Directory for Bangkok and Siam นั้นมีประมาณ 548,400 คน (เฉพาะเขตจังหวัดพระนคร) และในปีค.ศ. 1932 ประชากรกรุงเทพฯ (เฉพาะจังหวัดพระนคร) ได้เพิ่มขึ้นเป็น 550,000 [The Directory for Bangkok and Siam, 1938/39 : 225] ในปี ค.ศ.1929/30 การสำรวจสำมะโนประชากรในกรุงเทพฯ แสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯ (พระนครและธนบุรี) เท่ากับ 702,544 คน โดยที่จังหวัดพระนครประชากร 529,971 คน และจังหวัดธนบุรีมีประชากรเท่ากับ 172,573 คน ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ มักจะมีความสับสนอยู่เสมอ นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (เช่น ในทศวรรษ 1990) ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการขาดระบบการบันทึกสถิติที่แน่นอนนั่นเอง และแม้ว่าในทศวรรษ 1990 ก็ตาม ประชากรของกรุงเทพฯ มักจะเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็นถึงร้อยละ 20 ทั้งนี้เพราะว่า การสำรวจของสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ มิได้รวมพื้นที่ในเขตสลัม และแรงงานรับจ้างที่ย้ายถิ่นเข้ามาเป็นการชั่วคราว เป็นต้น

ประชากรของกรุงเทพฯ ตอนต้นศตวรรษที่ 20 มีเท่าไรกันแน่? งานวิจัยชิ้นนี้ไม่ต้องการที่จะประมาณตัวเลขประชากรของกรุงเทพฯ ใหม่สำหรับศตวรรษที่ 19 แต่ต้องการเริ่มตีความจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ใหม่ โดยเริ่มจากข้อมูลที่น่าจะเชื่อถือมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในตอนต้นศตวรรษที่ 20

หลังจากมีการเริ่มสำรวจสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ ครั้งแรกในปี ค.ศ.1909/10 ได้มีการปรับปรุงการสำรวจสำมะโนประชากรอีกหลายครั้งเพื่อที่จะได้ผลที่คลาดเคลื่อนน้อยที่สุด หลักฐานชิ้นหนึ่งจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติได้เปรียบเทียบถึงความคลาดเคลื่อนระหว่างการสำรวจประชากรในรอบต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.8 เอกสารชิ้นนี้แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของจำนวนประชากรจำแนกเป็นรายตำบล จำนวน 25 ตำบล (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบประชากรในกรุงเทพฯ จากสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1909/10 และ ค.ศ.1913

ตำบล	ประชากรจากสำมะโน ประชากร (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2) ค.ศ.1909/10	ประชากรจากสำมะโนประชา กร (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 3) ค.ศ.1909/10	[3] = [2] - [1] [เพิ่มขึ้น + ลดขึ้น -]
ราชฤทธิ	4,024	3,881	-143
สามแยก	10,488	5,157	-5,331
สามเสน	9,771	4,353	-5,418
บางขุนพรหม	10,734	5,297	-5,437
ประแจจีน	4,588	2,802	-1,786
พญาไท	1,926	624	-1,302
สามยอด	16,765	8,367	-8,398
พระราชวัง	34,804	14,703	-20,101
บุคคโล	5,434	5,981	+547
สัมพันธวงศ์	30,454	15,144	-15,310
อัมรินทร์	15,403	13,328	-2,075
นางเลิ้ง	13,432	8,260	-5,172
ดุสิต	4,772	2,924	-1,848
ชนะสงคราม	20,655	10,427	-10,228
ป้อมปราบ	30,050	16,323	-13,727
สาทร	14,992	7,452	-7,540
วัดหงส์	8,942	9,910	+968
จักรวรรดิ	47,275	23,852	-23,423
สระประทุม	20,110	10,773	-9,337
บุบผาราม	22,853	23,520	667
บ้านทวย	32,989	16,376	-16,613
บางรัก	21,999	12,962	-9,037
สำราญราษฎร์	16,133	14,918	-1,215
พาหุรัด	28,651	15,050	-13,601
บางพลัด	8,474	8,147	-327
บ้านเรือนแพ ซึ่งไม่สามารถ จำแนกได้	104,961	104,961	-
รวม	540,679	365,492	-175,187

แหล่งที่มา : [กจข.ร.6 กระทรวงนครบาล 27/3 (1909-1914)]

จากตารางที่ 4.8 ข้างต้นแสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯ ในตอนต้นทศวรรษ 1910(ตาม การสำรวจของสำมะโนประชากร ฉบับปรับปรุงในปี ค.ศ.1913) มีประมาณ 365,480 คน ซึ่ง น้อยกว่าฉบับปรับปรุงก่อนหน้านี้ถึงหนึ่งในสาม หรือกล่าวโดยสรุป ประชากรกรุงเทพฯ ที่ อาศัยอยู่ในเขตเมืองและเขตรอบนอก ในตอนต้นทศวรรษ 1910 นั้นมีประมาณ 360,000 คน ตัวเลขดังกล่าวข้างต้นนั้นห่างไกลจากตัวเลขที่นักวิชาการชาวต่างประเทศชอบอ้างอิงคือ อยู่ ระหว่าง 400,000-600,000 คน

คำถามที่น่าสนใจคือว่า ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จำนวน 360,000 คนนั้น เชื่อถือได้แค่ไหน?

จนกระทั่งปี ค.ศ.1919/10 นั้น ประเทศสยามเพิ่งเริ่มมีการสำรวจสำมะโนประชากรเป็น ครั้งแรก การสำรวจในครั้งแรกนั้นมักจะขาดความสมบูรณ์และขาดความเชื่อถือ เราอาจจะใช้ ข้อมูลหรือตัวเลขประชากร ซึ่งเราคาดว่าน่าเชื่อถือมากที่สุด เป็นฐานในการเปรียบเทียบ ซึ่งเรา คาดว่าการสำรวจประชากรในปี ค.ศ.1929/30 และ ค.ศ.1937 (เทศบาลนครกรุงเทพฯ ได้ก่อตั้ง ในปี 1937) น่าจะเชื่อถือได้มากที่สุด ในขณะที่ก่อนหน้าปี ค.ศ.1909/10 ตัวเลขของประชากรใน กรุงเทพฯ มักจะเป็นการคาดเดาโดยชาวต่างชาติ และตัวเลขประชากรมักจะแตกต่างกันมาก ยกเว้นในปี ค.ศ.1883 ซึ่งมีการสำรวจเลขที่บ้านในกรุงเทพฯ เพื่อประกอบการทำตู้ไปรษณีย์ (Postal Census) [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2416] ดังนั้นเราอาจจะคาดเดาว่า ตัวเลขของประชากร ในกรุงเทพฯ ที่ได้จากการสำรวจข้างต้นให้ตัวเลขที่น่าเชื่อถือได้ ซึ่งในการสำรวจดังกล่าว ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 169,300 คน [Sternstein 1982 :78]

เมื่อเรามีตัวเลขประชากรจากสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1909/10 (ฉบับแก้ไข) ซึ่งเท่ากับ 365,482 คน และเรามีตัวเลขที่น่าเชื่อถือได้ คือในปี ค.ศ.1883 เราสามารถประมาณการ ประชากรกรุงเทพฯ ย้อนหลังได้ กล่าวคือ เรารู้ว่าในปี ค.ศ.1782 การตั้งถิ่นฐานของประชากร กรุงเทพฯ นั้นส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณแม่น้ำลำคลอง และในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ก่อนการ ลงนามสนธิสัญญาเบาริง ไทยยังมีสงครามกับพม่าและประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ อยู่บ่อย ๆ ประกอบกับในช่วงระยะเวลาดังกล่าวประชากรในกรุงเทพฯ ได้ประสบกับปัญหาโรคระบาด อาทิ เช่น อหิวาต์ ส่งผลให้ผู้คนล้มตายเป็นจำนวนมาก ประชากรของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ ตอนต้นก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริงนั้นน่าจะมีประมาณ 50,000-100,000 คนเท่านั้น (ตารางที่ 4.9).

ตารางที่ 4.9 ประชากรกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1855-1937

ปี ค.ศ.	ประชากร	อัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของประชากร (%)	แหล่งที่มา
1855	100,000	-	[Terwiel 1989 : 223]
1883	169,300	1.90	[Sternstein 1982 : 78]
1913	365,482	2.60	กช. ร.6 กระทรวงนครบาล 27/3 (1909-14)
(1929/30)	(687,966)	(3.79) [ระหว่าง ค.ศ.1913-1929/30]	[กช.กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]
1929/30	702,544	3.92	[Wilson 1983 : 32]
1937	890,453	3.44	[Wilson 1983 : 32]

หมายเหตุ : การคำนวณอัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของประชากร

ใช้สูตร Compound Growth Rate $[P = P / (1+r)]$

จากตารางที่ 4.9 ข้างต้นนั้น อัตราเฉลี่ยของการเพิ่มขึ้นของประชากรกรุงเทพฯ นั้น เชื่อถือได้มากแค่ไหน? ในปี ค.ศ.1929/30 กรมสรรพากรในได้เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประชากรเพื่อเป็นฐานสำหรับบริการประเมินภาษีต่าง ๆ เช่น ภาษีค่านา พืชสวน บ้านและห้องแถว เป็นต้น การประเมินภาษีเหล่านี้ได้กระทำโดย กำนันและผู้ใหญ่บ้าน ตลอดจนสมุหบัญชีคอยตรวจสอบ ในการสำรวจครั้งนี้ได้ประมาณการว่า ประชากรในกรุงเทพฯ มีประมาณ 687,966 คน ซึ่งประมาณ 511,315 คน ได้อาศัยอยู่ในจังหวัดพระนคร และประมาณ 176,651 คน ได้อาศัยอยู่จังหวัดธนบุรี (ตารางที่ 4.10) การสำรวจครั้งนี้ได้ผลการประมาณค่าประชากร คล้ายคลึงกับการสำรวจสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1929/30 (ตารางที่ 4.6) หากเปรียบเทียบการประมาณค่าของประชากรกรุงเทพฯจากการสำรวจสำมะโนประชากร 1909/10 (ฉบับปรับปรุง) มีค่าเท่ากับ 365,482 คนนั้น (ตารางที่ 4.8) แสดงว่าประชากรในกรุงเทพฯเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 3.79-3.92 และ 3.44 ในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1913-1929/30 และ 1929/30-1937 ตามลำดับ อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรกรุงเทพฯที่สูงนั้นเป็นผลมาจากการไหลบ่าของแรงงานชาวจีนอพยพและการขยายตัวของพื้นที่การบริหารในกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

ตารางที่ 4.10 ประชากรของกรุงเทพฯ จำแนกตามพื้นที่ในปี ค.ศ.1930

อำเภอ[ฝั่งพระนคร]	ประชากร	อำเภอ[ฝั่งธนบุรี]	ประชากร
พระนคร	80,834	ภาษีเจริญ	31,968
สัมพันธวงศ์	67,669	บางขุนเทียน	26,496
บางรัก	59,712	คลองสาน	24,221
ป้อมปราบ	58,454	บางกอกน้อย	20,647
ประทุมวัน	46,206	ดุสิต	18,602
บ้านทวาย	44,698	บางยี่เรือ	15,779
บางซื่อ	35,838	บางพลัด	15,123
ดุสิต	33,004	บางกอกใหญ่	13,542
นางเลิ้ง	28,692	บุคคโล	10,270
พระโขนง	27,846		
บางกะปิ	17,978		
บางเขน	10,834		
รวมทั้งสิ้น	511,315		176,651

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

หากพิจารณาถึงตัวเลขอัตราการเพิ่มของประชากรในตารางที่ 4.10 นั้น จะบอกอะไรแก่เราได้บ้าง ตัวเลขจากตารางที่ 4.10 แสดงว่า อัตราการเพิ่มของประชากรกรุงเทพฯ อยู่ในระดับสูงแสดงถึงการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในแง่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (เพราะขนาดของประชากรแสดงถึงขนาดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ) และการเจริญเติบโตของพื้นที่ของกรุงเทพฯ ซึ่งทั้งหมดแสดงถึงการเจริญเติบโตของเมืองโดดเดี่ยว กรุงเทพฯ นั้นเอง (degree of primacy) ในขณะนั้นในช่วงระยะเวลาดังกล่าวไม่มีเมืองแห่งใดในประเทศไทยแทบจะขยายตัวในแง่ของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย

จุดที่อยากจะเน้นในที่นี้คือว่า ทศวรรษ 1880 และ 1890 นั้นเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตไปในทุกทิศทุกทาง เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก หรือในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่มีการก่อสร้างถนน ห้างแถว [โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1890] ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีการลงทุนทางเศรษฐกิจอย่างมากของพระคลังข้างที่ เช่น ห้างแถว และการก่อสร้างห้างแถว ตลาดสดให้เข้าของพระคลังข้างที่มีเพียงแต่สร้างความมั่งคั่ง ร่ำรวยให้แก่กลุ่มขุนนางและเจ้านายชั้นสูงเท่านั้น ทว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกาย

ภาพในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่มีการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างขนานใหญ่ ประมาณว่า

ทศวรรษ 1880 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 16,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1890 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 25,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1900 และ 1910 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 60,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1920 มีชาวจีนอพยพมากกว่า 100,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1930 มีชาวจีนอพยพประมาณ 45,000 คนต่อปี

ตลอดระยะเวลาเกือบ 50 การอพยพเข้ามาของแรงงานจีนอพยพมีมากกว่าการอพยพออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง ค.ศ.1918-1931 การย้ายถิ่นเข้ามาในประเทศไทยมากกว่าการย้ายถิ่นออกไปถึงเฉลี่ยปีละ 35,700 คน [Skinner 1957 : 61 และ 73] ดังนั้น จุดที่อยากจะเน้นในงานวิจัยชิ้นนี้ก็คือ จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ ในด้านประชากรและเศรษฐกิจ คือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 และข้อสรุปที่ได้จากการค้นพบนี้ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการไทยที่จะเน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมากกว่าจะศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ

กระทรวงนครบาลและการบริหารกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1892-1922

การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ มีผลให้มีการก่อตั้งหน่วยงานบริหารเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกฎระเบียบและการเพิ่มรายได้ คือการก่อตั้ง “กระทรวงนครบาล” (Ministry of the Capital) ในปี ค.ศ.1892 ทศวรรษ 1890 จึงถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ กรุงเทพฯ ในฐานะที่เป็น “มหานคร” (metropolis) อย่างแท้จริง ซึ่งบทบาทของกรุงเทพฯ ในฐานะเป็นศูนย์กลางทางการเมืองการบริหารและทางเศรษฐกิจนับวันจะมีมากขึ้น การก่อตั้งกระทรวงนครบาลมีเพียงแต่เป็นการเปิดศักราชใหม่ของการบริหารและการปกครองกรุงเทพฯ ในฐานะเป็น “เทศบาล” ทว่ากระทรวงนครบาลได้ควบคุมงบประมาณรายจ่ายและรายได้จำนวนมหาศาล ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ด้วย ในช่วงปี ค.ศ.1892-1922 นอกจากนี้กระทรวงนครบาลยังได้มีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานและประสานงานร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างตลาดสด ดึกแถว เป็นอาทิ [รายละเอียดยุโรปอดู สมมพร 2526 ; ทวีศิลป์ (2528) ; ชลลดา (2529)] ดังนั้นเราอาจจะสรุปว่า การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์กับชนชั้นศักดินาและเจ้านายชั้นสูง

ก่อนปี ค.ศ.1892 การบริหารกรุงเทพฯ อยู่ภายใต้ “กฎหมายจารีตนครบาล” กล่าวคือ ลักษณะการปกครองท้องที่ในกรุงเทพฯ ยังใช้วิธีจารีตนครบาลมีจำนวนหมู่บ้านอำเภอตั้งขึ้นอยู่

มากมาย อำเภोजีนขึ้นอยู่กับกรมท่าซ้ายอำเภอไทยขึ้นอยู่กับกรมเมือง มีศาลและสภาตุลาการไว้พิจารณาบรรณคดีต่าง ๆ [กจข.ร6/1 กระทรวงนครบาล 9.1/66 (2459)] ดังนั้นการจัดการปกครองในรูปจารีตนครบาล (กรมนครบาล) นั้นถือได้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและการศาลยุติธรรมเป็นสำคัญ

ในปี ค.ศ. 1885 ได้มีการการจัดตั้ง คอมมิตีนครบาล ซึ่งประกอบไปด้วย พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศวรฤทธิ ตั้งแต่ยังเป็นกรมหมื่น สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระสวัสดิ์วัฒนวิเศษ แต่ยังไม่ได้ส่งกรมพระยารัตนาธิเบศร์ (พุ่ม ศรีไชยยันต์) แต่ยังเป็นเจ้าพระยาพลเทพ และพระยาธรรมสารนิติ การปกครองในรูปคอมมิตี หรือคณะกรรมการนั้น หน้าที่หลักยังคงเป็นเกี่ยวกับการรักษาความสงบเรียบร้อย และการศาลยุติธรรมเป็นสำคัญ การปกครองในรูปคอมมิตีนครบาลได้ยกเลิกไปใน ค.ศ.1892

กระทรวงนครบาลซึ่งก่อตั้งในปี 1892 นั้น มีเพียงแต่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ทว่าเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูปการปกครองเนกเช่น อารยประเทศของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีคนแรกของกระทรวงนครบาลคือกรมพระนเรศวรฤทธิ ในทศวรรษ 1890 นั้น การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในกรุงเทพฯ อาทิเช่น การเพิ่มขึ้นของประชากร การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การขยายตัวของพื้นที่ก่อสร้าง

กระทรวงนครบาลแม้ว่าจะบริหารกรุงเทพฯ มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1892 เป็นต้นมา แต่อำนาจงบประมาณและหน้าที่เริ่มเป็นระบบอย่างชัดเจนในปี ค.ศ.1897 ในระหว่างปี ค.ศ.1897/1898 ถึง 1922 นั้น การแบ่งงานการบริหารของกรุงเทพฯ จะประกอบไปด้วยกรมหลักอยู่ 6 กรม คือกรมอำเภอ (the Capital) กรมเมือง (Muang) กรมสุขาภิบาล (Sanitation) กรมพลตระเวน (Bangkok Police) กรมสรรพากรใน (Bangkok Revenue) กรมท่า (the Port) (หน้าที่โดยสังเขป ดังแสดงในตารางที่ 4.11)

ขอบเขตการบริหารกรุงเทพฯ ภายใต้กระทรวงนครบาลมีดังต่อไปนี้

(1) พื้นที่ในเขตกรุงเทพอันประกอบไปด้วยอำเภอชั้นในและอำเภอชั้นนอก อำเภอชั้นในประกอบไปด้วยพระนคร สำเพ็ง บางรัก หนองแขม ดุสิต บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางลำภูลำง อำเภอชั้นนอกประกอบไปด้วย บางกะปิ บางซื่อ บางเขน บางขุนเทียน ราชบุรณะ ดลิ่งชัน ราชบุรณะ ดลิ่งชัน ภาษีเจริญ หนองแขม

(2) พื้นที่ในเขตรอบนอกกรุงเทพฯ อันประกอบไปด้วย นนทบุรี สมุทรปราการ พระประแดง (นครเขื่อนขันธ์) ประทุมธานี (1892-1915) และมีนบุรี (1915-1922)

นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1922/23 เป็นต้นมา การบริหารของกรุงเทพฯ ภายใต้กระทรวงนครบาล ถูกยกเลิกลงและการบริหารกรุงเทพฯ ได้ถูกโอนไปกระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.11 หน้าที่ความรับผิดชอบของกระทรวงนครบาล ค.ศ.1892-1922

กรม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
กรมอำเภอ	ปกครองและบริหารงานใน 8 อำเภอชั้นใน และ 8 อำเภอชั้นนอก สำนวณสำมะโนประชากร สถิติผู้ย้ายเข้า-ออก สถิติการเกิด การตาย ทะเบียนรายนต์ แลพาหนะอื่น ๆ ฯลฯ
กรมสุขาภิบาล	ก่อสร้าง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาถนน บำรุงรักษาคลอง จัดการบริหารโรงพยาบาล โรงฆ่าสัตว์ เก็บขยะ ตลาด ให้แสงสว่างตามถนนต่าง ๆ ฯลฯ
กรมเจ้าท่า	จดทะเบียนเรือ ตรวจสอบประวัติ บุคคลที่ย้ายถิ่นเข้ามาในประเทศโดยทางเรือ ประภาคาร โรงพยาบาล ฯลฯ
กรมสรรพากร ใน	เก็บภาษี ผูกปี ภาษีเรือนแพ และตึก ค่าธรรมเนียมการใช้นานพานะ อาทิจน รถม้า รถราง และค่าปรับ ฯลฯ
กรมกอง ตระเวน	รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ดูแลเรื่องโรงรับจำนำ ฯลฯ
หัวเมืองมณฑล กรุงเทพฯ	ปกครองและบริหารเมืองนนทบุรี เมืองสมุทรปราการ เมืองนครเขื่อนขันธ์ (พระประแดง) เมืองประทุมธานี เมืองธัญบุรี เมืองมีนบุรี

แหล่งที่มา : [ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 23 ร.ศ.125, หน้า 494-500 ; กจข.ร.5

กระทรวงนครบาล 5.4 (1907) ; Carter 1988 : 103-126]

ผลกระทบของการบริหารกรุงเทพฯ ภายใต้กระทรวงนครบาลในช่วง ค.ศ.1892-1922 นั้นมีมากมาย ดังจะเห็นว่าเมื่อมีการสถาปนากระทรวงนครบาลขึ้นเพื่อการบริหารกรุงเทพฯ เฉกเช่นอารยประเทศนั้น จะต้องมีการประกาศอำเภอ/และหรือเขตสุขาภิบาลซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นในปี ค.ศ.1897/98 ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับสุขาภิบาลฉบับแรก และได้ประกาศใช้ในพื้นที่ภายในกำแพงเมือง ในปี ค.ศ.1922 ได้มีการออกกฎหมายขยายเขตสุขาภิบาลออกไปยังเขตพื้นที่คลองผดุงกรุงเกษม [กจข. ร.6 กระทรวงนครบาล 7.1/23(1917-1922)] ภายในอาณาเขตหรือพื้นที่การรับผิดชอบของกระทรวงนครบาล กระทรวงนครบาลมีหน้าที่ในการจัดการบริหารและดูแลงานที่เกี่ยวข้องกับการสุขาภิบาล การก่อสร้างถนนและคลอง และปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างคลองและถนน และการก่อสร้างอื่น ๆ หน้าที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ กำจัดขยะและทำลายสิ่งสกปรก ทำท่อระบายน้ำการประปา การทำไฟฟ้าตามถนน การบริหารและจัดการตลาดสด โรงฆ่าสัตว์ การบังคับกฎหมาย เพื่อการรักษาสุขาภิบาล

และการรักษาความสะอาด การรักษาความสงบเรียบร้อยและการป้องกันอาชญากรรม การรักษาความสะอาดในแม่น้ำลำคลอง เป็นต้น [กจช. ร. 5 กระทรวงนครบาล 5.4 (1907) ; Carter 1988 : 103-126]

หน้าที่ความรับผิดชอบตลอดจนกิจกรรมที่สำคัญในทางการบริหารและเศรษฐกิจของกระทรวงนครบาลเมื่อเวลาผ่านไปก็มีสูงขึ้นตามลำดับ (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12 ยอดการทำหนังสือบริคณห์สัญญาเมืองกรุงเทพฯ

ปี	ชนิด/ประเภท (รวม 15 อำเภอ)
	<u>สัญญาลูกจ้าง (บาท)</u>
1908	1,008,601
1909	689,701
1910	620,653
1911	477,488
1912	584,245
	<u>สัญญาเงินกู้ (บาท)</u>
1908	238,473
1909	253,702
1910	211,831
1911	269,865
1912	206,777
	<u>สัญญาจำนำที่ดิน (บาท)</u>
1908	704,142
1909	1,729,302
1910	4,482,114
1911	838,211
1912	1,611,576
	<u>สัญญาซื้อขายที่ดิน (บาท)</u>
1908	1,578,869
1909	2,979,047
1910	2,141,803
1911	2,148,928
1912	864,255

ปี	ชนิด/ประเภท (รวม 15 อำเภอ)
	<u>สัญญาอื่น ๆ (บาท)</u>
1908	812,302
1909	1,902,557
1910	581,352
1911	647,747
1912	543,370

แหล่งที่มา : [กระทรวงนครบาล ร.ศ.128-130]

นอกจากนี้ กระทรวงนครบาลมีหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เพิ่มรายรับ หรือภาษี เพื่อการใช้จ่ายงบประมาณที่เพิ่มขึ้นในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ อาทิเช่น การก่อสร้างและบำรุงรักษาแม่น้ำลำคลองและถนนต่าง ๆ

ในปี ค.ศ.1906 นายเวตเดนการ์ด (Westengard) ที่ปรึกษาโดยทั่วไปของกระทรวงนครบาลได้แสดงถึงความต้องการที่จะเพิ่มรายได้เพื่อการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น โดยเขาได้กล่าวดังนี้

I have been struck by the anomalous system of taxation of land in Bangkok. I find that there are (a) the paddy field and garden tax and (b) the rented house tax (rong ran). The result of this is as follows. So long as land is used for paddy fields or garden, it has no particular need of roads, drains, and drinking water, during that time it pays a tax which (certainly as far as the paddy lands is concerned) is quite heavy enough and can not now be increased. So soon however as the use of land changes and by the growth of the city the fruit trees are cut down and the paddy fields leveled and so soon as rice mills and dwelling houses are erected upon the land, it ceases to pay any land taxes. And yet it is just at this time that the occupations of the land begin to cause a heavy drain on the revenue, for it is just at time that its occupations begin to demand roads, lights, drainage, and water. Now, this is wrong. The system of taxation of land in Bangkok should certainly be reformed, and the many inequalities and injustices of the present system should be done away with. At present, I will only say I think a reform should be made as soon as possible. Under a proper system of land taxation. I think that in due course of time a much larger revenue should be derived from this source and every att [unit of currency..] of this revenue should be devoted to the improvement of the city itself....

But even with a new system of land taxation in Bangkok, and a resulting increased revenue, there are certain large expenditures which must be met and for which the sums raised by annual taxation will be insufficient. Such are for instance, the great works for permanent value required for the supply of water. Special arrangements must be made to meet such expenses, either by way of a loan or otherwise [กจข. ร.5. กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)]

การบริหารการจัดเก็บภาษีจึงค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไป กฎหมายเกี่ยวกับสุขาภิบาลในปี ค.ศ.1909 (และฉบับปรับปรุงในปี ค.ศ.1915) ได้กล่าวดังนี้

It is a recognised principle of municipal administration that local expenditure shall be covered by local revenue and the Sanitary Administration Law of R.S.127 (1909) appears to embody that principle. Money grants are usually authorised on the ground of semi national services rendered by the local body. For example, if a local body were required to maintain a main road which transverses the locality and is largely used for general through traffic, a grant might be made from national funds to assist the local body in maintaining the road in a state suitable for such through traffic. Or again, if owing to certain requirements of the central government, the standard of the sanitary, lighting and other similar services has to be kept up on a scale higher than purely local circumstances necessitate, a contribution might be made towards the cost of such improved services... It is considered desirable or necessary for the local body to maintain an expensive municipal service [กจข. กระทรวงการคลัง 0301.0.19/1 (1913-1929)]

สถิติการจัดเก็บภาษีของกระทรวงนครบาลมีอยู่อย่างกระจัดกระจายแสดงว่า ในปี ค.ศ. 1903 กรมสุขาภิบาลสามารถจัดเก็บภาษีได้ 10,000 บาท ซึ่งเป็นภาษีมาจากโรงฆ่าสัตว์ [Carter 1988 : 120] ในปี ค.ศ.1904 กรมสรรพากรในจัดเก็บภาษีได้ 1,800,000 บาท คนจีนเสียภาษี "เงินผูกปี" มีประมาณ 100,000 คน ในปี ค.ศ.1903 [Carter 1988 : 119] และเพิ่มขึ้นเป็น 101,333, 126,028, 121,278, คนในปี ค.ศ.1904, 1907 และ 1908 ตามลำดับ [กจข.ร.5 กระทรวงมหาดไทย 28.2/4.8(1910)] ในปี ค.ศ.1913 รายได้การจัดเก็บเงิน "ค่าราชการ" มีถึง จำนวน 1,676,523 บาท

ผู้เสียภาษีมียังต่อไปนี้ [กจข.ร.6 กระทรวงนครบาล 1/25 (1913)]

ชาวจีน	74,786 คน
ชาวไทย	52,708 คน
ชาวอินเดีย	4,985 คน
ชาวตะวันตก	56 คน
อื่น ๆ	506 คน

หลังปี ค.ศ.1922 กระทรวงนครบาลถูกยุบและได้โอนมารวมกับกระทรวงมหาดไทย (ในปี ค.ศ. 1937 มีการก่อตั้งเทศบาลกรุงเทพ เพื่อบริหารกรุงเทพ) สถิติภาษีที่สำคัญของกรุงเทพ คือ ภาษีโรงเรือนและเรื้อนแพ มีดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13 ภาษีโรงเรือนและเรื้อนแพในกรุงเทพและธนบุรี ค.ศ.1921-1929

ปี ค.ศ.	ภาษีที่จัดเก็บได้ (บาท)
1921	594,442
1922	630,357
1923	685,470
1924	707,729
1925	735,683
1926	756,002
1927	866,435
1928	796,645
1929	873,415

แหล่งที่มา : [กจช.กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

แม้ว่ากระทรวงนครบาลจะถูกยุบและโอนไปรวมกับกระทรวงมหาดไทย โครงสร้างการจัดเก็บรายได้เพื่อการชดเชยงบประมาณรายจ่ายในกรุงเทพ ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง รายได้หลักของกรุงเทพและธนบุรีมาจาก (1) ภาษีโรงเรือนและเรื้อนแพ (2) ค่าธรรมเนียมจากโรงฆ่าสัตว์ (3) ค่าเช่าทางเดินรถราง ค่าธรรมเนียมจากรถลาก (4) ค่าเช่าโรงไฟฟ้า (5) ค่าใบอนุญาตโรงจํานำ (6) ค่าปรับสุขาภิบาล และค่าปรับจากตำรวจ

สถิติบัญชีรายได้จังหวัดพระนครและธนบุรีในช่วงปี ค.ศ.1924-1927 มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.14 รายได้ของจังหวัดพระนครและธนบุรี ในช่วงปี ค.ศ.1924-1927

หน่วย : บาท

รายการ	1924	1925	1926	1927 เมษา-มกรา
ภาษีโรงรั้นตึกแพ	569,592	780,613	727,750	738,470
ค่าใบอนุญาตรถยนต์	57,703	63,809	72,043	104,973
ค่าใบอนุญาตรถม้า	8,895	6,621	4,689	4,056
ค่าใบอนุญาตรถลาก	47,384	49,012	97,145	47,880
ค่าใบอนุญาตล้อเลื่อน	34,398	20,176	20,671	24,163
ค่าใบอนุญาตรถราง	12,120	13,080	19,920	1,560
ค่าเช่าโรงไฟฟ้า	44,460	12,060	33,660	22,860
ค่าเช่าทางเดินรถราง	40,593	41,220	50,216	49,763
ค่าใบอนุญาตโรงจํานำ	48,000	48,000	40,030	40,000
ค่าปรับศุขาภิบาล	1,419	530	72	694
รวม	864,564	1,035,121	1,066,124	1,034,419

แหล่งที่มา [กจช : กระทรวงการคลัง 0301.1.1.19/3 (1929)]

ตัวเลขภาษีโรงรั้นตึกแพในตารางที่ 4.14 อาจจะแตกต่างจากตารางที่ 4.13 บ้าง

จากตารางที่ 4.14 แสดงว่า รายได้ของจังหวัดพระนครและธนบุรีอยู่ประมาณ 864,564 บาท ในปี ค.ศ.1924 และเพิ่มขึ้นตามลำดับเป็นมากกว่า 1 ล้านบาท ในปี 1925-1927 รายได้หลักของกรุงเทพฯ มาจากภาษีโรงรั้นตึกแพ สัดส่วนของภาษีดังกล่าวมีถึงร้อยละ 65-75 ของรายได้ทั้งหมด ในช่วงปี ค.ศ.1924-1927 [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.0.19/3 (1929)] ในขณะที่การเก็บภาษีเพิ่มขึ้น กระทรวงนครบาลสามารถมีเงินใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้นในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ดังจะเห็นว่าสัดส่วนของการใช้จ่ายของกระทรวงนครบาลเมื่อคิดเป็นร้อยละของงบประมาณรายจ่ายทั้งประเทศเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และอยู่ในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 65-70 ในช่วงปี ค.ศ.1913/14-1922/23 (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15 งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาล ระหว่างปี ค.ศ.1892-1922

ปี ค.ศ.	งบประมาณรายจ่าย (บาท)	ร้อยละของงบประมาณทั้งหมด
1892/93	586,706	3.9
1893/94	644,928	3.5
1894/95	679,247	5.4
1895/96	636,536	5.0
1896/97	746,438	4.0
1897/98	397,093	1.6
1898/99	926,148	3.8
1899/00	1,367,376	5.0
1900/01	2,253,977	7.0
1901/02	2,601,350	7.0
1902/03	2,814,199	7.1
1903/04	2,872,837	6.5
1904/05	3,160,503	6.9
1905/06	3,445,386	7.0
1906/07	3,493,460	6.3
1907/08	3,957,344	7.2
1908/09	4,024,384	7.1
1909/10	4,320,950	7.6
1910/11	4,215,260	7.4
1911/12	4,877,580	7.8
1912/13	5,302,812	8.6
1913/14	4,986,394	8.1
1914/15	7,415,615	11.9
1915/16	8,020,021	11.9
1916/17	9,123,745	13.5
1917/18	9,418,573	13.4

ปี ค.ศ.	งบประมาณรายจ่าย (บาท)	ร้อยละของงบประมาณทั้งหมด
1918/19	9,479,134	11.2
1919/20	11,257,303	14.5
1920/21	12,060,036	15.0
1921/22	10,959,606	13.7
1922/23	10,306,524	12.8

แหล่งที่มา : คำนวณจาก [Department of the Secretary-General of the Council of Ministers, Central Service of Statistics 1930/31 : 248-49]

งบประมาณรายจ่ายจำแนกเป็นกรมกองนั้นอย่างไม่สมบูรณ์ทุกปี แต่อย่างไรก็ตาม งบประมาณเท่าที่ได้แสดงว่า งบประมาณเพื่อใช้จ่ายในกรมศุขาภิบาลนั้นสูงกว่าทุกกรม ในกระทรวงนครบาล ดังได้แสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 งบประมาณรายจ่ายจำแนกเป็นกรมในกระทรวงนครบาล 1906-1910

หน่วย : บาท

กรม	1906	1907	1908	1909	1910
กรมบัญชาการ	224,752	237,334	254,946	228,510	232,219
กรมสรรพากรใน	202,927	298,673	239,965	247,410	309,421
กรมเจ้าท่า	253,245	349,346	366,084	385,379	1,457,154
กรมพลตระเวน (ตำรวจ)	1,224,150	1,209,206	1,317,101	1,429,075	1,457,154
กรมศุขาภิบาล	1,490,304	1,519,181	1,563,356	1,644,155	1,750,366
รวม	3,395,378	3,613,740	3,741,452	3,934,529	5,206,314

แหล่งที่มา : [กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ฉบับต่าง]

หมายเหตุ : เป็นตัวเลขประมาณการ

งบประมาณรายจ่ายข้างต้นแสดงว่า กรมศุขาภิบาลได้รับค่าใช้จ่ายสูงสุดถึง 1.4-1.7 ล้านบาท ในช่วง ค.ศ.1906-1910 งบประมาณต้นทศวรรษ 1900 งบประมาณรายจ่ายเพื่อการก่อสร้างถนนถูกจัดให้เป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงสุดในบรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในปี ค.ศ.1903 ประมาณว่า ค่าใช้จ่ายเพื่อการบำรุงถนนมีถึง 312,000 บาท ในขณะที่ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารงานศุขาภิบาลมีถึง 159,336 บาท [กจข. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/5 (1902/03)] ในปี ค.ศ.1907 นั้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับถนนมีถึง 555,825 บาท โดยจำแนกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับซื้อสินค้า เครื่องจักร เท่ากับ 110,256 บาท ค่าใช้จ่ายสำหรับการบำรุงรักษาถนนเท่ากับ 417,009 บาท และค่าใช้จ่ายประเภทเงินเดือนเท่ากับ 28,560 บาท [กจข. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)]

ในปี ค.ศ.1906 งบประมาณรายจ่ายสำหรับกรมศุขาภิบาลได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหรือประมาณว่าครึ่งล้านบาท หรือคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของงบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลในปีนั้น

การเพิ่มขึ้นของงบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลนับแต่ ค.ศ.1900 เป็นต้นมา ส่วนหนึ่งเนื่องจากการเพิ่มขึ้นค่าใช้จ่ายของกรมศุขาภิบาล โดยเฉพาะการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน คลอง และสาธารณูปโภคต่าง ๆ หลักฐานจากกองจดหมายเหตุได้บันทึกว่า ค่าใช้จ่ายที่สำคัญของกรมศุขาภิบาลคือการบำรุงถนน

"Of the sum of one and half million Baht was spent in 1909 newly 657,000 on roads ;about 40,000 Baht of this went for the construction of new roads that ; that is to say, about 635,000 were expended on the repairs of roads. This would mean an average of 15,000 Baht per mile for repair of roads alone": [กจข. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)] เหตุที่ตัวเลขของงบประมาณรายจ่ายเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาถนนอยู่ในสัดส่วนที่สูง เพราะว่าถนนในกรุงเทพฯ เป็นกรวด มักจะถูกน้ำท่วมและเสียหายเร็วมาก

งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลที่มีแนวโน้มสูงขึ้นนับแต่ ค.ศ.1914-15 เป็นต้นมา ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการขยายเขตพื้นที่การบริหารและการปกครอง กล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1913/14 มีการประกาศยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ อันประกอบไปด้วย พระนคร สำเพ็ง ดุสิต (และสระ ประทุมเคยเป็นอำเภอชั้นใน ต่อมาถูกรวมกับอำเภอดุสิต) บางรัก บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางลำภูล่าง และรวมกับอำเภอชั้นนอก กลายเป็น 25 อำเภอ อันประกอบไปด้วย พระราชวัง ชนະสงคราม สำราญราษฎร์ พาหุรัด จักรวรรดิ สัมพันธวงศ์ สามแยก ป้อมปราบ ศักดิ์สุพ่าย สามยอด นางเลิ้ง บางขุนพรหม สามเสน ดุสิต พญาไท ประแจจีน ปทุมวัน บางรัก สาทร บ้านทะวาย บางพลัด อมรินทร์ หงษาราม ราชฤทธิ์ บุปผาราม และบุคคโล [กจข. กระทรวงนครบาล 20.2/32 (2458)]

นอกจากจะขยายพื้นที่การบริหารและการปกครอง โดยการยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ และเปลี่ยนเป็น 25 อำเภอแล้ว ในปี 1914-15 ได้มีการขยายเขตสุขาภิบาลเพิ่มขึ้นด้วย ดังแสดงในประกาศขยายเขตสุขาภิบาล [คัดจากต้นฉบับ]

“เจ้าพระยาอมราช เสนาบดีกระทรวงนครบาล รับพระบรมราชโองการใส่เกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ตามความข้อ 1 แห่งประกาศจัดการสอาดในจังหวัดพระนคร ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พระพุทธศักราช 2441 กำหนดเขตจัดการสุขาภิบาลไว้ตามแนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองบางลำภู ลงไปเพียงปากคลองสะพานหัน เลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลองฝั่งข้างกำแพงพระนคร ตลอดไปจนออกปากคลองบางลำภูบนบรรจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเรียกว่า จังหวัดพระนคร จัดการสุขาภิบาลนั้น

บัดนี้กระทรวงพระราชดำริเห็นว่า เวลาในการทำบำรุงความสุขสำราญของประชาชนพลเมืองในเขตจังหวัดพระนครนั้น กรมสุขาภิบาลได้จัดการลุล่วงสำเร็จตลอดไปโดยมากแล้วสมควรจะขยายเขตจัดการสุขาภิบาลให้กว้างขวางออกไป อีกได้เพื่อจัดการรักษาความสอาดให้เป็นความสุขสำราญของมหาชนทั่วไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขยายเขตจัดการสุขาภิบาลในข้อ 1 แห่งประกาศจัดการสอาดให้กว้างออกไป มีกำหนดเขตดังนี้ ตามแนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงตอนเหนือลงไป เพียงปากคลองผดุงตอนใต้ เลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลองฝั่งข้างถนนกรุงเกษมตลอดไปจนออกปากคลองผดุงตอนเหนือ บรรจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรอบ เรียกว่า เขตจังหวัดจัดการสุขาภิบาล และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ กรม สุขาภิบาลในเขตรกำหนดนี้ได้ ตามความที่ได้กล่าวไว้ในประกาศจัดการสอาด ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พระพุทธศักราช 2441 และประกาศพระราชกำหนดกฎหมายและกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ อันว่า การสุขาภิบาล...ประกาศมา ณ วันที่.....ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 [กจข.ร.6/1กระทรวงนครบาล 2/43 (1920)]

ในขณะที่เมืองได้กำลังเติบโตเรื่อย ๆ นั้น กระทรวงนครบาลมีภาระหน้าที่มากขึ้น คือการรักษาความสะอาดและสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันกระทรวงนครบาลใช้จ่ายเงินและมีบุคลากรในการบริหารกรุงเทพฯ น้อยกว่าที่ควรจะเป็น ดังจะเห็นได้ว่า ในปี ค.ศ.1915 นั้น กระทรวงนครบาลได้ใช้ค่าใช้จ่ายเพื่อการเก็บขยะมูลฝอยเพียง 106,838 บาท ซึ่งนับว่าต่ำเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายดังกล่าวในสิงคโปร์มีถึง 186,000 บาท นอกจากนี้ บุคลากรในการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการเก็บขยะมีเพียง 348 คน ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับสิงคโปร์มีถึง 1,040 คน [กจข. ร.6 กระทรวงนครบาล 7.1/23 (1917-1922)]

แรงงานจีนอพยพกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

นับตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา แรงงานชาวจีนอพยพมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจตลาดและนอกภาคเกษตรกรรม การลงนามในสนธิสัญญาเบาริงนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1855 เป็นต้นมา มีผลให้เกิดการแบ่งงานกันทำระหว่างเชื้อชาติ กล่าวคือ ชาวไทยได้หันไปประกอบอาชีพชาวนา ดำรงชีพอยู่ด้วยการเพาะปลูกและส่งออกข้าว (โดยเฉพาะในที่ราบภาคกลางก่อนปี ค.ศ.1932) ในขณะที่แรงงานชาวจีนประกอบอาชีพในภาคเศรษฐกิจ ตลาดนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น แรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในโรงสีข้าว พ่อค้า เจ้าของร้านย่อย เจ้าหนี้เงินกู้ เจ้าภาษีนายอากร แรงงานในกิจการโยธาและการก่อสร้างต่าง ๆ ตลอดจนในธุรกิจเอกชน ฯลฯ ศาสตราจารย์วิลเลียม จี สกินเนอร์ ซึ่งเป็นนักวิชาการชาวตะวันตก ได้บุกเบิกการศึกษาเกี่ยวกับสังคมชาวจีนในประเทศไทย (Skinner : 1957) ได้สรุปไว้ว่า แรงงานจีนได้เข้ามามีบทบาทในสังคมไทยเป็นเวลาหลายศตวรรษ เช่น ในสมัยอยุธยาเป็นราชธานี ทว่าบทบาทของแรงงานจีนได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมไทย หลังจากปี ค.ศ. 1855 เมื่อประเทศสยามได้นำสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักร ชาวจีนถือว่าเป็นมีเพียงแต่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดนอกภาคเกษตรกรรม ทว่ายังเป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ ประมาณว่าก่อนปี ค.ศ.1950 นั้น มากกว่าร้อยละ 50 ของประชากรในกรุงเทพฯ เป็นแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวจีนมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดและหมู่บ้าน ชาวจีนนอกจากจะมีบทบาทอย่างสำคัญในกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ทว่ายังมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจหมู่บ้านและเศรษฐกิจเมืองอื่น ๆ ด้วย กล่าวคือ ชาวจีนมีบทบาทในกิจการเหมืองแร่ในแง่ของผู้ประกอบการและแรงงาน ชาวจีนอพยพได้ประสบความสำเร็จในตำแหน่งหน้าที่การงานในทางราชการเป็นอันมาก ชาวจีนหลายคนได้ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองในภาคใต้ อาทิเช่น คอรัซิมบี ณ ระนอง

ประชากรชาวจีนในกรุงเทพฯ

ในช่วงต้นศตวรรษ 19 จนถึงสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) แรงงานชาวจีนถือว่าเป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ ประมาณมากกว่าร้อยละ 50 ของประชากรทั้งหมด (Skinner 1954 : 363 Skinner 1957 : 81 ; กชช. กระทรวงนครบาล 30/9 2465/66) จริง ๆ แล้วในทางปฏิบัติเป็นการยากที่จะระบุว่าชาวจีนในกรุงเทพฯ มีเท่าไรกันแน่ เหตุผลที่สำคัญเพราะว่า ปัญหาการนิยามชาวจีน เป็นใคร? ลูกชาวจีนที่เกิดในประเทศไทยถูกจัดว่าเป็น “คนจีน” หรือ “คนไทย” ประกอบกับเราไม่มีสถิติตัวเลขที่แน่นอนของชาวจีนว่าการย้ายถิ่นเข้าออกมีเท่าไรกันแน่ (ปัญหาจากตัวเลขสถิติของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทย โปรดดู Skinner [Skinner : 1957]) นอกจากนี้คนจีนถือได้ว่าเป็นชาติที่มีการผสมกลมกลืนกับคนไทยมากที่สุดชาติหนึ่ง (a high degree of cultural assimilation) ในแง่ของนโยบายของ

รัฐไทยนั้น จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1932 นั้น นโยบายของรัฐไทยถือว่าชาวจีนไม่ถือเป็นชาวต่างชาติแยกเช่นชาวตะวันตกและชาวเอเชียอื่น ๆ คนจีนมีสิทธิเกือบเท่ากับคนไทยทุกประการ มีสิทธิที่จะบุกร้างถางพงครอบครองที่ดินเช่นเดียวกับคนไทย [กชช.(3) สำนักนายกรัฐมนตรื 0201.76/1(1929-1953)]

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ภาษีที่รัฐไทยจัดเก็บจากชาวจีนถูกใช้ในกิจการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ยกตัวอย่างเช่น การก่อสร้างถนนเจริญกรุงในปี ค.ศ. 1861 นั้น ได้ใช้ภาษีเงินผูกมัดจากแรงงานชาวจีนอพยพ ภาษีโสเภณี (prostitution tax) นั้นนำมาจากแรงงานชาวจีนถูกนำมาใช้เพื่อก่อสร้างและบำรุงถนนในกรุงเทพฯ ภาษีที่สำคัญที่รัฐไทยจัดเก็บจากแรงงานชาวจีนคือ ภาษีฝิ่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นแหล่งสำคัญที่สุดของรัฐไทย จนกระทั่งต้นศตวรรษที่ 20 ภาษีผูกมัดจัดได้ว่าเป็นภาษีที่สำคัญที่สุดในการใช้จ่ายเพื่อสร้างถนน คลอง วัด และพระราชวังในกรุงเทพฯ สถิติการจัดเก็บภาษีเงินผูกมัดของชาวจีนอพยพในกรุงเทพฯ แสดงว่าชาวจีนกระจุยตัวมากที่สุดในกรุงเทพฯ ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 54.6, 62.6 และ 56.3 ในปี ค.ศ.1904, 1907 และ 1908 ตามลำดับ [ตารางที่ 4.17]

ตารางที่ 4.17 การกระจายตัวของชาวจีนในประเทศไทย โดยพิจารณาจากภาษีเงินผูกปี

มณฑล	1904	1907	1908
กรุงเทพฯ	101,336	126,028	121,278
ปราจีนบุรี	21,299	16,840	20,946
ราชบุรี	21,091	19,858	21,613
นครชัยศรี	17,226	14,334	15,834
กรุงเก่า	12,722	9,832	13,811
นครสวรรค์	6,149	6,582	7,093
พิษณุโลก	3,395	4,391	4,816
จันทบุรี	2,207	821	5,590
รวม	185,425	201,244	215,188
ชาวจีนในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละของ ทั้งหมด	54.6	56.3	62.6

แหล่งที่มา : [กจช ร.5. กระทรวงมหาดไทย 28.2/43 เลขที่ 625/11091 (1901)]

แรงงานจีนอพยพในกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1855-1932

กล่าวโดยสรุปชาวจีนได้อพยพเข้าสู่ประเทศไทยไม่ใช่เป็นสิ่งใหม่แต่อย่างไร ในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นก่อนปี ค.ศ.1855 ชาวจีนได้มีบทบาทสำคัญยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจตลาด แรงงานชาวจีนเป็นประชากรส่วนใหญ่ ประชากรทั้งหมดในกรุงเทพฯแม้ว่าจะมีการอพยพของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างต่อเนื่อง ทว่าการไหลบ่าเข้ามาประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นเมื่อปลายทศวรรษ 1890 และต้นทศวรรษ 1900 ชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยมักจะเป็นคนจน ซึ่งดำรงชีพเป็นเกษตรกรอยู่ในชนบทยากจนในพื้นที่ของประเทศจีนตอนใต้อันประกอบไปด้วย ฟูเกียน กวางตุ้ง และ ซานตง

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจีนเข้ามาในประเทศไทย ประกอบไปด้วย ปัจจัย “ผลัก” (push factor) จากประเทศจีน และปัจจัย “ดึงดูด” (pull factor) จากประเทศไทย “ปัจจัยผลัก” ที่สำคัญได้แก่ ความยากจน ความอดอยาก ความไม่สงบในประเทศจีน “ปัจจัยดึงดูด” ได้แก่ โอกาสในการมีงานที่ดีกว่า ระดับรายได้และค่าจ้างที่สูงกว่าในกรุงเทพฯ

เป็นต้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ผลักดันให้แรงงานชาวจีนจำนวนมากจากจังหวัดทางตอนใต้ของประเทศจีนอันประกอบไปด้วยกวางตุ้ง ฝูเจี้ยน อพยพออกจากถิ่นที่อยู่และมุ่งสู่ประเทศไทยและส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ชาวจีนเป็นจำนวนมากได้ย้ายถิ่นเป็นจำนวนมากได้ย้ายถิ่นเข้าสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันประกอบไปด้วยอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เป็นต้น ในกรณีของไทยชาวจีนส่วนใหญ่มาจาก 5 กลุ่ม 5 ภาษาพูด คือ (1)แต้จิ๋ว (2) ฮากกา (3) ฮกเกี้ยน (4) กวางตุ้ง และ (5) ไทหล่า

แม้ว่าการตัดสินใจในการย้ายถิ่นจะมีผลมาจากหลายปัจจัย แต่เป็นที่เข้าใจกันว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจหรือความปรารถนาที่จะมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ในทฤษฎีทุนมนุษย์ของ G Becker กล่าวว่า มนุษย์ตัดสินใจที่จะอพยพย้ายถิ่นเพราะเขาคาดว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการย้ายถิ่นในรูปของรายได้มีมากกว่าต้นทุนที่สูญเสียไป [Becker, 1964] การเพิ่มขึ้นของมูลค่าปัจจุบันของกระแสรายได้หรือประโยชน์ที่ผู้ย้ายถิ่นได้รับนั้นมาจากการเพิ่มทักษะ (skills) จากการเปลี่ยนงานจากภาคเกษตรกรรมในประเทศจีนมาสู่ภาคเศรษฐกิจตลาดโดยเฉพาะนอกภาคเกษตรกรรมในประเทศไทยโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ การศึกษาเชิงประจักษ์ของนักประวัติศาสตร์แสดงว่าการอพยพของชาวจีนอพยพมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับทฤษฎีทุนมนุษย์ ในปี ค.ศ.1934/35 Chen Ta ได้สำรวจและสอบถามถึงมูลเหตุที่สำคัญของการย้ายถิ่น เขาได้เลือกตัวอย่างจากชาวจีนอพยพเป็นจำนวนถึง 905 คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของประเทศจีนตอนใต้ นาย Chen Ta พบว่า ความแร้นแค้นทางเศรษฐกิจเป็นมูลเหตุที่สำคัญที่สุดของการย้ายถิ่นของชาวจีนเพื่อไปแสวงหาชีวิตที่ดีขึ้น [Chen Ta อ้างใน Jiang, 1966 :43] แม้ว่าจะงานวิจัยชิ้นนี้จะได้กระทำเมื่อปี ค.ศ.1934/35 ผลสรุปที่ได้คงมีแตกต่างกันมากนัก หากมีการสำรวจถึงเหตุผลของการย้ายถิ่นในช่วงกลางศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 เราสามารถใช้กรณีศึกษาข้างต้นกับกรณีของประเทศไทย กล่าวคือ สาเหตุของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยนั้นเกิดจากสาเหตุทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะยกระดับฐานะความเป็นอยู่ ในทางเศรษฐศาสตร์รายได้ที่แท้จริง (real income) เป็นเครื่องชี้วัดถึงสถานะทางเศรษฐกิจและเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกการตัดสินใจของผู้ย้ายถิ่น ในประการที่หนึ่ง ผู้ย้ายถิ่นจะต้องชั่งน้ำหนักดูว่า หากเขาย้ายถิ่นแล้วเขาจะได้รับผลตอบแทนหรือรายได้มากขึ้นเมื่อเทียบกับรายได้ที่ได้รับในถิ่นที่อยู่เดิมคือที่ประเทศจีน ในประการที่สอง เขาจะต้องเลือกว่าระดับรายได้หรือค่าจ้างของประเทศอะไรจะให้ผลตอบแทนแก่เขาได้สูงสุด บันทึกทางประวัติศาสตร์ได้แสดงว่า ค่าแรงของแรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในกรุงเทพฯ (และต่างจังหวัด) อยู่ในระดับสูงมาก โดยที่ค่าแรงของแรงงานในกรุงเทพฯ สูงกว่าค่าแรงของแรงงานในเมืองกัลกัตตาถึงสองเท่าในปี ค.ศ. 1822 [The Crawford Papers 1915 : 139] นอกจากนี้ยังได้พบอีกว่า แรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ สามารถเก็บดอกออมเงินค่าแรงได้ถึงสองในสาม ดังนั้นจึงเป็นการสร้างแรงจูงใจให้แก่ชาวจีนได้อพยพเข้าสู่ประเทศไทยมีสูงมาก แรงงานชาวจีนสามารถที่จะได้รับค่าแรงในกรุงเทพฯ มากกว่าที่บ้านเกิดเมืองนอนเขาถึงสองเท่า ในขณะเดียวกันค่าครองชีพในกรุงเทพฯ ต่ำกว่าในเมืองจีน และภาษีที่

แรงงานชาวจีนเสียในประเทศไทยเท่ากับ 4.37 บาท ในรายสามปีเท่านั้น [Skinner 1957 : 116 : British Consular Report, 1883].

โครงสร้างของอาชีพและการจ้างงานในกรุงเทพฯ ของแรงงานชาวจีนถูกกำหนดจากความ ต้องการแรงงานซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังทศวรรษ 1850 การเปิดการค้าเสรีหลังสนธิสัญญา เบาริงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ ในแง่ของการก่อสร้างคลองและถนน โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษ 1890 , 1900 และ 1910 ตามลำดับ

ลักษณะของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1890 มีลักษณะแบ่งงานกันอย่าง ชัดเจนระหว่างชาวจีนและชนชาติต่าง ๆ ดังที่ C.S.Leckie พ่อค้าชาวอังกฤษได้บรรยายไว้อย่าง ชัดเจน คือ

“The division of labour in Bangkok is interesting. The Chinese do all the heavy coolie work and cargo boat work. The Siamese do the boating work, rafting and light manual work. The tradesmen, carpenters, sawyers, tinsmiths, and blacksmiths are Chinese; the Malays work the machinery in steam mills and take a share in paddy cultivation and cattle-dealing, and do a good deal of fishing; the Javanese are the gardeners. The market gardening is a large Chinese industry. The Annamites are fishermen and boat builders ; the Bombay men are merchants; the Tamils are cattlemen and shopkeepers; the Burmese are the sapphire and ruby dealers and country peddlers; the Singalese are the goldsmiths and jewellers; and the Bangalis are the tailors. Over a course of years, the most marked progress lies with the Chinese or Chinese-Siamese, who gradually and surely strengthen their hold in Bangkok” [อ้างใน chatthip 1981 : 44]

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ประมาณต้นศตวรรษที่ 1880 กรุงเทพฯ ได้เป็นศูนย์กลางของการตลาดและการค้าเรียบร้อยแล้ว จากการสังเกตของ Wilson พบว่า แรงงานไม่ต่ำกว่าร้อยละ 42 ค้าขายในตลาดสด และประมาณร้อยละ 16 ทำงานในภาค รัฐบาล และแรงงานอื่นมีบทบาทสำคัญในภาคการค้าบริการและอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ [Wilson 1989 : 55]

การไหลบ่าเข้ามาของแรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับที่สูงมากประมาณทศวรรษ 1890, 1900 และ 1910 เพราะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของการค้าข้าวหลังจากทศวรรษ 1880 สกินเนอร์ได้ประมาณว่าค่าเฉลี่ย 60,000 คนต่อปี ระหว่างทศวรรษ 1900 และทศวรรษ 1910 [Skinner 1957 : 173] สถิติการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนจากกองจดหมาย เหตุแห่งชาติก็ให้ภาพที่ใกล้เคียงกันกับของสกินเนอร์ กล่าวคือ การอพยพย้ายถิ่นเข้ามาถึง ประมาณ 65,000 คนต่อปี ในช่วงทศวรรษ 1910 (ตาราง 4.18) แม้ว่าสถิติการอพยพเข้ามา ในตารางที่ 4.18 มิได้จำแนกถึงสัญชาติที่มาของผู้อพยพ ทว่าเป็นที่เชื่อได้ว่า ชาวจีนเป็นองค์ ประกอบที่สำคัญยิ่ง ถึงกว่าร้อยละ 90 ขึ้นไป

ตารางที่ 4.18 จำนวนผู้ย้ายถิ่นเข้ามา ณ ท่าเรือ กรุงเทพฯ (1909-1918)

ปี ค.ศ.	การย้ายถิ่นเข้ามา (1)	การย้ายถิ่นออก (2)	การย้ายถิ่นเข้าสุทธิ (1)-(2)
1909	65,013	58,147	6,866
1910	79,546	73,841	5,705
1911	75,529	64,453	10,896
1912	71,799	60,138	10,661
1913	72,260	57,861	14,399
1914	59,520	57,516	2,008
1915	68,309	47,263	20,636
1916	53,058	40,735	12,323
1917	39,418	37,268	2,150
1918	68,065	47,976	20,089
รวม 10 ปี	652,651	446,698	105,823
ค่าเฉลี่ย 10 ปี	65,265	44,669	10,582

แหล่งที่มา : [กจช.กระทรวงต่างประเทศ 96.1.8.4/21 (1920-21)]

หากจำแนกประชากรเชื้อชาติจีนตามภาษาพูดในมณฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1910 (ตารางที่ 4.19) ตารางที่ 4.19 แสดงว่าจีนแต้จิ๋วมีมากที่สุด 86,298 (ร้อยละ 53.1) รองลงมา ได้แก่ กวางตุ้ง 30,129 คน (ร้อยละ 18.5) ประมาณร้อยละ 10 ของแรงงานชาวจีนเป็นผู้หญิง ตัวเลขดังกล่าวจะต่ำกว่าความเป็นจริงมาก เพราะว่า การสำรวจประชากรมณฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1909/10 นั้น มีการสำรวจประมาณ 2/3 ของพื้นที่ในมณฑลกรุงเทพฯ

ตารางที่ 4.19 ประชากรเชื้อชาติจีน จำแนกตามภาษาพูดในมณฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1910

ภาษาพูด	ชาย	หญิง	รวม	ร้อยละ
แต้จิ๋ว	78,091	8,207	86,298	53.1
ฮกเกี้ยน	19,823	2,367	22,190	13.6
กวางตุ้ง	25,976	4,151	30,129	18.5
ฮากกา	9,411	1,409	10,823	6.6
ไหหลำ	12,165	903	13,063	8.0
รวมทั้งสิ้น	145,468	17,037	162,505	100.0

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงนครบาล 5.3/9 (1911)]

ชาวจีนแต่จิวมีบทบาทสำคัญมากในการประกอบอาชีพที่สำคัญอันได้แก่ เจ้าของโรงสีข้าว พ่อค้า ผู้ส่งออก และนายธนาคาร จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1910 การอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจีนอพยพยังคงเป็นการย้ายถิ่นคนหนุ่มโสด มากกว่าจะเป็นการอพยพของครอบครัว หลังจากเขาสะสมเงินได้จากการประกอบอาชีพในกรุงเทพฯ แล้ว เขาก็จะย้ายกลับสู่บ้านเกิดเมืองนอนในประเทศจีน ดังจะเห็นจากตารางที่ 4.19 คือ แรงงานจีนที่เป็นหญิงมีเพียงร้อยละ 10 ของประชากรชาวจีนทั้งหมดในกรุงเทพฯ

การไหลบ่าเข้ามาของชาวจีนอพยพจากปลายศตวรรษที่ 19 นอกจากจะสะท้อนภาพของชาวจีนอพยพที่ต้องการยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของตนเองและครอบครัวแล้ว ยังแสดงถึงพัฒนาการของการเดินเรือที่เจริญรุ่งเรืองในปลายศตวรรษที่ 19 กิจกรรมเดินเรือระหว่างประเทศได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วในแง่ของประสิทธิภาพการเดินเรือ มีการแข่งขันกันสูงมากของสายการเดินเรือระหว่างประเทศ ในช่วงทศวรรษ 1900 อัตราค่าโดยสารระหว่างหัวเกาะกับกรุงเทพฯ ตกเพียงคนละ 1.5 เหรียญเม็กซิกันเท่านั้น การขยายตัวของการเดินเรือย่อมส่งผลต่อการขยายตัวของการอพยพย้ายถิ่นจากประเทศจีนมาสู่กรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ในแต่ละปีชาวจีนเป็นจำนวนมากได้อพยพเข้ามาที่กรุงเทพฯ

ในปี ค.ศ.1900 ชาวจีนเป็นจำนวนมากได้รับจ้างเป็นแรงงานทั้งแรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในกิจการโรงสีข้าว แต่ละโรงสีในกรุงเทพฯ นั้นจ้างแรงงานชาวจีนประมาณ 100-200 คน สถานการณ์การจ้างงานของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1920 มีดังต่อไปนี้

Meal time (about 45 minutes) is included in the watch (half the shift on duty working whilst the other half is eating); in addition to working at the mill, the men are called upon to work at unloading the boats bringing paddy from the provinces of loading the sea-going steamers with husked rice, when those boats or steamers come to the mill's wharf at tide time; this work is usually done by the men of the shifts not on duty and is paid for extra. The men are given rest on the last day of each lunar week and on Chinese holidays. The mill-ownes undertakes to pay to the foreman in cash (in most cases at the end of the week); the men's ordinary wages are calculated per man and per day at a rate agreed upon in the contract, and any extra pay calculated per bag on measure loaded or unloaded at a rate similarly agree upon. The foremen, for his part, undertakes to supply such number of men as the working of the mill requires and to hand over to the men their wages. Both the mill-owner and the foreman shall be entitled to break off the contract at one month's and sometimes one week's notice; in fact, the contract is seldom broken off by the mill-owner, and when it is the foreman who breaks it off, the mill-owner has often to pay more than what was agree upon in order to prevent 'sabotage' of the engines or 'boycottage'. It must be added that the foreman and

workmen almost always belong to the same guild ; the foreman is thus able easily to find other men to replace these who, as often happens, would give up work without notice after they have got some money, and would only take it up again when they have spent the money. On the other hand, the foreman is held responsible for the conclusion and execution of the contract by the men who will replace him through the influence of their guilds, if it cannot get them satisfactory terms, or if he attempts to defraud them out of their due. [กจช. กระทรวงต่างประเทศ 98.1.8.4/10 (133) (1919-1922)]

The rice mills are mainly worked by Chinese. The workmen in a rice-mill may be divided into three classes; (1) clerks (cashiers, accountants, secretaries) who are Chinese, (2) engineers and mechanics who are Siamese and Chinese and (3) 'coolies' who are Chinese. The first two categories of men are engaged singly and given a monthly salary, whereas the 'coolies' or workmen proper are engaged collectively through foreman and are paid weekly. As to the latter, the conditions of the engagement are settled between the mill-owner and the foreman. These conditions are generally the following: the men are to be lodged and to receive five meals a day (the quantity and nature of each meal being fixed at the time of agreement); they are to be divided into three shifts and to work at the mill in three watches of 8 hours each or four watches of 6 hours each (in the former case, each shift works 8 hours a day: in the latter case each shift works 12 hours on day and 6 hours the next day)

ในขณะที่การค้าข้าวได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว การลงทุนในกิจการโรงสีข้าวก็มีมากขึ้น แม้ว่าเราจะขาดสถิติของตัวเลขของมูลค่าการลงทุนของโรงสีข้าว แต่เราก็ทราบว่า มูลค่าการลงทุนของโรงสีข้าวถือว่าสูงมากในขณะนั้น ในปลายศตวรรษที่ 19 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้รับการพัฒนาให้เป็นเครื่องจักรกล และประมาณทศวรรษ 1920 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้ใช้ไฟฟ้าเพื่อทำการสีข้าว นอกจากนี้ นับแต่ทศวรรษ 1920 เป็นต้นมา โรงสีข้าวขนาดเล็กเริ่มขยายกิจการเข้าไปในเขตพื้นที่ชนบท โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงการคมนาคมโดยแม่น้ำลำคลอง และทางรถไฟ ซึ่งแสดงว่าการค้าข้าวระหว่างกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ มีสูงขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า บทบาทของชาวจีนมีความสำคัญต่อผู้ประกอบการชาวตะวันตกเป็นอย่างมาก ยิ่ง ชาวจีนในฐานะเป็นตัวกลางได้เชื่อมโยงการค้าในกรุงเทพฯ กับต่างประเทศกับชนบทไทย ธุรกิจชาวตะวันตกซึ่งตั้งกิจการอยู่ในกรุงเทพฯ ล้วนอาศัยชาวจีนเป็นผู้ดำเนินการเป็นนายหน้า (compradores) เป็นสำคัญ ประมาณ ค.ศ.1920 มีธุรกิจนำเข้าอย่างน้อย 39 แห่ง ซึ่งจำแนกเป็นดังนี้ คือ สหราชอาณาจักรและสหราชอาณาจักร-อินเดีย 18 แห่ง สยาม 9 แห่ง เดนมาร์ก 3 แห่ง ฝรั่งเศส 2 แห่ง และนอร์เวย์ สวีตเซอร์แลนด์ อิตาลี เยอรมัน อินเดีย

เบลเยียม และญี่ปุ่น อย่างละ 1 แห่ง การนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากกลุ่มประเทศยุโรปกระทำโดยเครือข่ายการขายส่งของชาวจีน เพื่อที่จะส่งต่อไปถึงผู้บริโภคในต่างจังหวัด รัฐบาลในสมัยนั้นได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของแรงงานชาวจีนในฐานะมีเครือข่ายการค้าขายอยู่ในภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย ดังต่อไปนี้ :

They carried on most of the market gardening, the marketing of products of the fisheries and so on. Typically, Chinese merchants were also the buyers of rice produced in certain districts and were in with Chinese buyers and millers in some provincial areas. The rice travelled from one to the other on Chinese-owned barges, and on the return trips, the barges would bring a variety of goods that merchants offered in their stores. Thus, the wholesale trade was to a large measure, in Chinese hands. The merchant was often the money leader who advanced the Thai peasant enough cash to keep him going between harvests. [กจช.สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1(1919-1953)]

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญในการเป็นพ่อค้าคนกลางในการซื้อขายน้ำตาลและพริกไทย ตามชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยชาวจีนได้แสดงบทบาทในการเป็นพ่อค้าผู้ส่งออก นำเข้าและเป็นเจ้าของเรือในกรุงเทพฯ โดยชาวจีนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการเป็นเจ้าของโรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงรับจำนำ และเสมียนในบ่อนการพนัน ในปลายทศวรรษ 1900 นั้น ประมาณว่ามีบ่อนการพนันในกรุงเทพฯ สูงถึง 400 แห่ง ที่เดียว [ประชุมพงศาวดาร :192]

คนจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งในกิจการโรงรับจำนำในกรุงเทพฯ เพราะโรงรับจำนำเกือบทุกแห่งในกรุงเทพฯ นั้นมีชาวจีนเป็นเจ้าของ จำนวนโรงรับจำนำในกรุงเทพฯ มีถึง 39 แห่งในปี ค.ศ.1902 และเพิ่มขึ้นเป็น 93 แห่งในกรุงเทพฯ โรงรับจำนำเหล่านี้ส่วนใหญ่บริการให้แก่ลูกค้าชาวจีนเป็นสำคัญ

ในปี ค.ศ.1910 นั้น ผู้ประกอบการธนาคารในกรุงเทพฯ ล้วนแล้วแต่เป็นชาวจีนทั้งสิ้น ธนาคารของคนจีนในกรุงเทพฯ ที่สำคัญ อาทิเช่น Bangkok City Bank (1907), Chin Siam Bank Co,Ltd (1907), Mon thon Bank Co,Ltd (1907), Chin Siam Capital (1910), leaw Yond Heng (1933), Hai Chua (1933), Kwang Koa Long (1933), Wang Lee Chun (1936) และ Sun Lee (1936)

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทุนนิยม และเศรษฐกิจเมือง ซูเออิโร อากิรา (Suehiro Akira) ได้จำแนกพัฒนาการของกลุ่มทุนหลัก (dominant capitalists groups) ในช่วงปี ค.ศ.1855-1932 ดังต่อไปนี้

- (1) กลุ่มทุนยุโรป ซึ่งรวมถึงผู้ส่งออกและนำเข้า
- (2) กลุ่มทุนจีน ซึ่งรวมถึงกลุ่มเจ้าภาษีนายอากร กลุ่มนายทุนคอมปรอดอร์ และกลุ่มพ่อค้าที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก และนำเข้า และ
- (3) กลุ่มทุนไทยซึ่งนำโดยกลุ่มศักดินา

เขาได้สรุปว่าลักษณะและพัฒนาการของกลุ่มทุนนิยมดังต่อไปนี้

Since Chinese capitalists generally had no advantage in technology and no linkage to the core centre (London) of worldwide capitalism, three elements became more crucial to them : political patronage, or dependence on the king's power, connections with foreign capital, and high educational achievement. The most significant of these elements was political patronage, as seen in the case of Chinese tax farmers.... One more conclusion is that dominant groups during this period were essentially represented in 'merchant capital' rather than 'industrial capital'. It is true that their economic base included some manufacturing industries such as rice milling and saw milling, but these activities never did constitute a core base for their business activities. The Europeans and the Chinese frequently promoted a vertical integration system of production and circulation of exportable commodities, as was typically demonstrated in the rice and teak industries. This move primarily aimed at developing their international trade rather than a manufacturing industry. [Suehiro 1989 : 104]

ข้อสรุปของซูเอฮิโร คล้ายคลึงกับของสิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร [สิริลักษณ์ : 2524] กล่าวคือจุดกำเนิดของนายทุนจีนในประเทศไทยมากจากนายทุน นายหน้าและข้าราชการ สิริลักษณ์ ได้สรุปโดยเน้นนายทุนจีนไว้ดังนี้ คือ :

“นายทุนมีลักษณะเป็นนายทุนข้าราชการ นอกจากนี้การบุกรุกทางเศรษฐกิจของ ทุนนิยมโพ้นทะเลในปลายศตวรรษที่ 19 มีผลให้เกิดนายทุนนายหน้าขึ้น นายทุนส่วนนี้ดำเนิน กิจการภายใต้ผลกำไรจากการปฏิบัติหน้าที่คอมปราโดร์ ดังนั้นต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนจึงไม่ เป็นอิสระ แต่กลับมีลักษณะประนีประนอมกับชนชั้นปกครองเดิม ซึ่งจะมีผลต่อมาก็คือชนชั้น นายทุนไม่สามารถเป็นผู้นำประเทศเข้าสู่สังคมแบบทุนนิยมอุตสาหกรรมอันเป็นปัญหาที่ยืดเยื้อ ต่อมา” [สิริลักษณ์ 2524 : ปกหลัง]

ข้อสรุปของสิริลักษณ์ถือว่าเป็นการยืนยันว่าพัฒนาการของนายทุนจีนในประเทศไทย ขาดความเป็นอิสระจากอำนาจรัฐ ซึ่งลักษณะดังกล่าวแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิงกับพัฒนาการของ นายทุนที่เกิดขึ้นในยุโรปและญี่ปุ่น

งานของซูเอฮิโร ได้ข้อสรุปว่า ชาวจีนอพยพซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าภาษีนายอากรใน ช่วงรัชกาลที่ 4 นั้นมาจากกลุ่มพ่อค้าซึ่งดำเนินกิจการการค้าเรือสำเภากับจีนแผ่นดินใหญ่และ สิงคโปร์ นายทุนกลุ่มนี้ได้พัฒนาเป็นนายทุนต่อมาในช่วง ค.ศ.1855 -1932 เป็นสำคัญ กลุ่ม นายทุนจีนเหล่านี้ได้แก่ ตระกูลสมบัติศิริ (บุญศรี สมบัติศิริ-ตันตระกูล) ตระกูลโชติกสวัสดิ์ (พัก โชติกสวัสดิ์) ตระกูลโชติกเสถียร (เอียร โชติกเสถียร) ฯลฯ

ระหว่างปี ค.ศ.1921-1932 การย้ายถิ่นสุทธิ (Surplus of Immigration) ณ เมืองท่ากรุงเทพฯ มีถึง 31,156 ต่อปี โดยที่การย้ายถิ่นเข้ามาสูงมากในปี ค.ศ.1923 และ 1927 ซึ่งมีสูงถึง 47,645 คน และ 78,821 คน ตามลำดับ (ตารางที่ 4.20) [กช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/2(1932) และ กช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี(3) 0201.76/1(1932-1953)] สาเหตุสำคัญที่มีชาวจีนอพยพเข้ามาสูงมากในช่วงนี้เพราะว่า (1) การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดำเนินการโดยชาวจีน จำนวนของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นจาก 63 แห่งในปี ค.ศ.1919 เป็น 84 แห่งในปี ค.ศ.1925 และลดลงเป็น 71 เพราะเศรษฐกิจตกต่ำในปี ค.ศ.1930 ดังได้กล่าวมาแล้วหลังจากปี ค.ศ.1924 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ทั้งหมดตกเป็นของคนจีน โดยไม่มีโรงสีข้าวของชาวยุโรปอยู่เลย (2) การขยายตัวของสายการบินเรือระหว่างประเทศมีผลให้การแข่งขันสูงขึ้น และมีผลให้อัตราค่าโดยสารต่ำลง (3) ความตกต่ำของเศรษฐกิจในประเทศจีนในภาคใต้ของประเทศจีนนั้น การผลิตธัญญาหารได้ตกต่ำลงเป็นอันมาก อาทิเช่น

ตารางที่ 4.20 ชาวจีนอพยพ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ค.ศ.1921-1932

ปี ค.ศ.	การย้ายถิ่นเข้ามา	การย้ายถิ่นออก	การย้ายถิ่นเข้ามาสุทธิ
1921	73,976	44,967	29,009
1922	89,329	60,162	29,167
1923	107,987	60,342	47,645
1924	84,667	56,256	28,409
1925	86,434	53,112	33,322
1926	100,410	68,744	31,666
1927	139,612	60,791	78,821
1928	88,045	25,907	62,138
1929	70,552	52,170	18,375
1930	76,369	54,219	22,150
1931	65,549	53,058	16,419
1932	52,854	39,769	13,085

แหล่งที่มา : กช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/2 (1932-1938 ; กช(3) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1 (1929-1953)

ผลผลิตข้าวเจ้าของไหหลำได้ถูกทำลายโดยสิ้นเชิงสองปีติดต่อกัน ในปี ค.ศ.1924-1925 โดยพายุไต้ฝุ่นและฝนแล้ง อัตราส่วนของพื้นที่เพาะปลูกที่มีการปลูกข้าวเจ้าในไหหลำได้ลดลงในทศวรรษ 1920 จากร้อยละ 75 เหลือร้อยละ 40 นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวก็มีความไม่สงบทางการเมือง การปล้นสะดม และการแตกคอกันระหว่างพรรคก๊กมินตั๋งและพรรคคอมมิวนิสต์ [Skinner 1957 : 174]

เป็นที่น่าสังเกตว่าการอพยพเข้ามาของชาวจีนในเมืองไทยหลังจากปี ค.ศ.1910 นั้น ได้มีการอพยพเข้ามาของผู้หญิง ซึ่งติดตามสามีมาด้วย และมีแนวโน้มว่าชาวจีนและครอบครัวมีแนวโน้มที่จะตั้งถิ่นฐานถาวรในเมืองไทย ในขณะที่การไหลบ่าเข้ามาของชาวจีนอพยพนับแต่ปี ค.ศ. 1910 เป็นต้นมา ก็ได้มีความคิดชาตินิยมที่เริ่มต่อต้านคนจีนในประเด็นเกี่ยวกับการควบคุมเศรษฐกิจที่สำคัญ ๆ ได้แสดงความวิตกกังวลเกี่ยวกับการมีบทบาทเพิ่มขึ้นในทางเศรษฐกิจ ในปี ค.ศ. 1929 รัฐบาลได้บันทึกบทบาทของแรงงานชาวจีนดังบันทึกต่อไปนี้

While Siamese people produce yearly, the great crops of rice, on which its wealth chiefly depends, the control of buying, selling and milling of that rice is in the hands of the Chinese. The Chinese likewise control the handling and marketing of fish. These are merely striking examples of the great economic power of the Chinese. It must be the desire and purpose of the government to create eventually among the Siamese, an enterprising class sufficiently numerous and capable to carry on the essential business and commerce of the country. It is not, of course, assumed that a restriction on or even total exclusion of Chinese immigrants, will create that class. There are ways in which the government can aid in creating such a Siamese business class... It is however, clear that it can not be created in the face of unlimited Chinese competition... In fact, few nations can compete successfully with the Chinese.

The only safe conclusions to be drawn from the facts are as follows: First. A marked increase in the Chinese population through unlimited immigration will menace the complete control and direction of the policies of the Siamese Government and might prevent it from carrying out such policies essential for the protection of its own national interests. Second. If the interests and demands of the Chinese within Siam are ever in fact backed up by an active centralised government in China, the combination would be exceedingly dangerous. While the Siamese race might retain indefinitely the actual control of the government, the policy of the government might, in fact, be dominated by Chinese interests. [กจช.(3) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1 (1929-1953)]

นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1929 พระเพชรอินทรา เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยได้เสนอแนะให้มีการตั้งทบวงแรงงาน (Labour Bureau) เพื่อสนับสนุนให้ชาวไทยมีส่วนร่วมในกิจกรรมทาง

เศรษฐกิจมากขึ้น แต่ว่าข้อเสนอดังกล่าวก็ถูกระงับไป [กช.สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1 (1929-1953) ; กช. ร.7 กระทรวงพาณิชย์ 18/4 (1930) ; กช. ร.7 กระทรวงพาณิชย์ 13/4 (1930)]

ตอนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ

จนกระทั่งปี ค.ศ.1890 นั้น ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพฯ เป็นเมืองน้ำ (Floating City) เป็นสำคัญ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองน้อยใหญ่ในกรุงเทพฯ มีผลสำคัญต่อองค์ประกอบทางกายภาพของกรุงเทพฯ ตลอดจนถือว่าเป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (infrastructure) ได้การพัฒนาเศรษฐกิจกรุงเทพฯ ความสำคัญของแม่น้ำลำคลอง เราพอจะจำแนกได้ดังนี้ (1) ได้ใช้เป็นทางสัญจรและขนส่ง (2) ใช้เป็นตลาดท้องน้ำของพ่อค้าและแม่ค้า (3) ใช้เป็นแหล่งน้ำเพื่อการเพาะปลูกในกรณีทั่วไป (4) ใช้เป็นแหล่งที่ตั้งบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย เรียงรายไปตามริมคลอง [นิจ 2525 : 4] นอกจากคลองจะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ และได้ใช้เป็นคูเมืองป้องกันข้าศึกศัตรู เช่นในกรณีของคลองรอบกรุง แม่น้ำลำคลองยังเป็นเส้นทางลำเลียงส่วยและภาษีต่าง ๆ จากภูมิภาคอื่น ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ เป็นต้น (บทที่ 3)

ในปี ค.ศ.1822 เมื่อจอห์น ครอฟอร์ด เข้ามากรุงเทพฯ เขาได้บรรยายสภาพการขนส่งในกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้คือ “จากจำนวนของเรือต่าง ๆ ทุกขนาดและทุกลักษณะ ซึ่งกำลังผ่านไปมา ทำให้โฉมหน้าของแม่น้ำแสดงถึงภาพอันแจ่มแจ้งแฉัด จำนวนของเรือเหล่านี้ทำให้เราประหลาดใจในขณะนั้นว่าช่างมีมากมายเสียเหลือเกิน, เพราะเหตุที่เราไม่ทราบมาก่อนเลยว่าในกรุงเทพฯ มีทางเดินอยู่เพียงสองสามสาย หรือไม่มีเลย และเราไม่เคยทราบด้วยว่า แม่น้ำกับลำคลองนั้น ใช้เป็นหนทางสาธารณะ ไม่เพียงแต่สำหรับขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่สำหรับผู้คนทุกเพศทุกวัยด้วย” [Crawford อ้างใน นิจ 2525 ; 3]

แม้ว่าจะล่วงเลยมาถึงสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) แล้วก็ตาม กรุงเทพฯ ยังไม่มีถนนหนทางที่จัดได้ว่าเป็นมาตรฐานของตะวันตก หมอบรัดเลย์กล่าวว่า “จนกระทั่งปลายสมัยรัชกาลที่ 3 ก็ยังไม่มีถนนนอกกำแพงพระนคร ยกเว้นถนนสายหนึ่งที่ตัดผ่านตลาดใหญ่ซึ่งมีร้านค้ารุงรังริมทางเดินอันคับแคบ” [อ้างใน นิจ 2525 : 11]

สังฆราชบาเลกัวซีได้บันทึกไว้เมื่อต้นสมัยรัชกาลที่สามโดยกล่าวไว้ว่า “ในเมืองหลวงไม่มีรถสักคนเดียว ต่างใช้เรือกันทั้งนั้น แม่น้ำลำคลองแทบจะเป็นเส้นทางคมนาคมอย่างเดียว เว้นแต่ใจกลางเมืองอันมีร้านค้าหรือตลาดเท่านั้นที่มีถนนปูด้วยอิฐแผ่นใหญ่ ๆ” [อ้างใน นิจ 2525 : 3]

แม่น้ำลำคลองถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 แม่น้ำลำคลองเกี่ยวข้องกับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน เป็นแหล่งก่อตั้งของบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ตลาด การใช้ดื่มและใช้สอย แม่น้ำลำคลองจัดได้ว่าเส้นทางคมนาคมเชื่อม

ระหว่างกรุงเทพฯและภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อใช้ในการขนส่งส่วยและภาษีเข้าสู่กรุงเทพฯ และใช้เพื่อการบริหาร ตลอดจนนำสินค้าจากภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อใช้ในการส่งออก แม้กระทั่งหลังปี ค.ศ. 1900 แล้วก็ตาม การส่งออกข้าวยังคงใช้คลองเป็นทางหลักในการขนส่งจากภูมิภาคอื่น ๆ มาสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ

แม่น้ำลำคลองถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ เพราะว่าเมื่อการค้าระหว่างประเทศขยายตัว ย่อมมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง (city) และเมืองท่า (port) หรือกล่าวคือ เมืองและท่าเรือจะพัฒนาไปด้วยกัน ในศตวรรษที่ 19 จนถึงต้นศตวรรษที่ 20 อิทธิพลของการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของท่าเรือมีบทบาทกับการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ แผนที่ของกรุงเทพฯในอดีต [กรมแผนที่ทหาร 2525] ได้แสดงถึงบทบาทของแม่น้ำลำคลองกับการพัฒนากรุงเทพฯ [ดู Sternstein 1982 : 25] เพราะบริเวณชายฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองเต็มไปด้วยที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ โกดังสินค้า ท่าเรือเอกชนของบริษัทการค้าระหว่างประเทศ โรงสีข้าว โรงเลื่อย และท่าเรือของกิจกรรมเหล่านี้ สำนักงานกงสุล ท่าเรือในอดีตกระจุกตัวอยู่บริเวณท่าเรือของบริษัท Bangkok Dock ท่าเรือเอกชนซึ่งได้เริ่มดำเนินการในปี ค.ศ.1865 โดยการรวบรวมทุนจดทะเบียนของชาวอังกฤษ ในตอนต้นศตวรรษที่ 20 บริษัท Bangkok Dock ได้ปรับปรุงกิจการของบริษัท และได้มีการขยายกิจการของบริษัท โดยได้มีการสร้างท่าเรือของตนเองเพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง

การขยายเมืองของกรุงเทพฯ ในอดีตก่อนปี 1890 นั้น ได้มีการขยายตัวตามแม่น้ำเจ้าพระยา แหล่งการค้า ย่านพาณิชย์กรรม และชุมชนมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณสี่ลม ถนนเจริญกรุง ถนนสาทร ในปัจจุบัน นอกจากนั้นการตั้งชุมชนของกรุงเทพฯ มักจะกระจุกตัวตามลำคลองที่สำคัญมีดังต่อไปนี้ : คลองบางกอกใหญ่ คลองรอบกรุง คลองมหานาค คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม คลองหัวลำโพง คลองภาษีเจริญ คลองทวีวัฒนา คลองประเวศบุรีรมย์ คลองเปรมประชากร คลองวัดสามปลื้ม คลองสาธณ คอโลรชร คลองสวนหลวง คลองสระปทุม คลองราชดำริ

บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยายังถือว่าเป็น เส้นทางที่ขนส่งที่สำคัญที่สุดของกรุงเทพฯ ที่เชื่อมกับภูมิภาคอื่น ๆ บันทึกกงสุลอเมริกัน นาย Townsend Harris ได้พรรณาถึงความสำคัญของแม่น้ำเจ้าพระยาในปลายทศวรรษ 1860 ดังต่อไปนี้

"Bangkok situated on the river Manum, is the great center of the commerce, in land, coastwise, and foreign, of the kingdom. This river is the most important commercial channel in Siam ; it provides the greater part of the kingdom, and monopolizes the heaviest share of its navigation and commerce. The principal articles brought down this river from the upper provinces are : rice and paddy, cotton, teak, timber, sapanwood, lac, gum benzoin, ivory, and beeswax ; while the districts east and west of the Manum furnish gamboge, cardamums and sugar." [United States Consular Reports 1872 : 991]

กล่าวโดยสรุปอีกครั้ง แม่น้ำลำคลองในอดีตได้ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มสมรรถนะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เช่น ข้าวและพืชผลอื่น ๆ แม่น้ำลำคลองช่วยให้การขนส่งข้าวจากที่ราบภาคกลางเพื่อการส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ผลที่ตามมาคือ กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตขึ้นในฐานะเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของไทย และแม้ว่าจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สองแล้วก็ตาม การขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกของไทยต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ [ประมาณว่าร้อยละ 70-80 ของการส่งออกข้าว] ในขณะที่บทบาทของทางรถไฟมีความสำคัญในการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกมีน้อยกว่าแม่น้ำลำคลองมาก

หลังจากทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” การตั้งถิ่นฐานของชุมชนได้เคลื่อนย้ายจากริมแม่น้ำลำคลองมาสู่ข้างถนน การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนจากการใช้เรือเป็นพาหนะสำคัญ มาเป็นการใช้รถราง รถยนต์มากขึ้น การสร้างถนนมีเพียงแต่เป็นภาพสะท้อน การรับแนวความคิดที่ทันสมัยของชาวตะวันตก และแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบทางกายภาพ ทว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวทางการค้า และธุรกิจ การสร้างถนนเป็นเครื่องสะท้อนถึงการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์สืบเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกิดขึ้นจากการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ในปี ค.ศ.1900 กงสุลอังกฤษได้บันทึกสภาพการคมนาคมในกรุงเทพฯ ไว้ดังนี้ :

“Thirty-five years ago there were no streets in Bangkok. All traffic was carried on by boats, and the numerous canals still compete with the street traffic. As late as ten years ago there were no more than 9 miles of paved streets in the whole city. Today there were over 47 miles, and many new streets are being opened up each year, on which the old iron and wooden bridges are being replaced by modern steel bridges. The king himself builds on steel bridge each year out of his private funds as a gift to the city, and this is opened to the public with some ceremony on his birthday. The government imports from England every year considerable quantities of bridge materials. ” [Account and Paper, 1900, Parliament Commons, Vol 87].

จากทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา กรุงเทพฯได้เจริญเติบโตไปทุกทิศทุกทาง พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้ว่า ได้มีการขยายเมืองจากพื้นที่ภายในกำแพงเมืองและพื้นที่บริเวณถนนเจริญกรุงไปยังพื้นที่รอบนอก อาทิเช่น หุ่นหัวลำโพง หุ่นสามเสน หุ่นบางกะปิ หุ่นพญาไท สวนดุสิต และหุ่นส้มบ่อ พื้นที่เหล่านี้ในอดีตก่อนปี ค.ศ.1890 นั้นส่วนใหญ่ใช้เป็นพื้นที่นาเพื่อการเพาะปลูกข้าว ปลูกพืชสวนและต้นไม้อื่น ๆ นับแต่ปี ค.ศ.1890 เป็นต้นมา พื้นที่บริเวณดังกล่าวได้แปรสภาพเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย และเป็นพื้นที่เขตเมืองมากขึ้น รูปแบบ

การตั้งถิ่นฐานของชุมชนก็เปลี่ยนแปลงไปจากการตั้งถิ่นฐานบริเวณแม่น้ำลำคลอง โดยย้ายไปตั้งถิ่นฐานบริเวณถนน

ประมาณปี ค.ศ.1910 พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนเป็นพื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยการพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรม มากขึ้น โดยครอบคลุมพื้นที่ในอำเภอดังต่อไปนี้คือ สำเพ็ง ดุสิต สระประทุม บางรัก บางคอแหลม บางลำพูล่าง บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางส่วนของบางซื่อ ตรงฝั่งทางด้านตะวันตกของคลองเปรมประชากร [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 4.1 (1906-1910)] รวมพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพฯ อันประกอบไปด้วย บางกะปิ บางซื่อ บางเขน บางขุนเทียน ราชบุรณะ ดลิ่งชัน ภาษีเจริญ และหนองแขม มีผลให้พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว เป็นที่น่าสังเกตว่าความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ นั้นมีการกระจุกตัวอยู่มากอยู่ในบริเวณพื้นที่ของบางรัก ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งเป็นบริเวณที่ถนนเจริญกรุงเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของกรุงเทพฯ ความเจริญรุ่งเรืองของพื้นที่บริเวณนี้ส่วนหนึ่งมาจากการสร้างถนนในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ในบริเวณดังกล่าวยังมีท่าเรือขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมากอยู่ในบริเวณนี้ พื้นที่บริเวณนี้ยังเป็นที่ตั้งของโรงสีข้าว โรงเลื่อย และอื่น ๆ นอกจากพื้นที่บริเวณนี้แล้ว พื้นที่ที่เจริญรุ่งเรืองอีกส่วนหนึ่งของกรุงเทพฯ ได้แก่ บริเวณอำเภอสำเพ็ง ทั้งพื้นที่บริเวณบางรักและสำเพ็งที่เชื่อมโดยถนนเจริญกรุงได้กลายเป็นศูนย์กลางที่สำคัญของกรุงเทพฯ จนกระทั่งถึงปี ค.ศ.1950 เพราะเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ ร้านค้า ธนาคาร โกดังเก็บสินค้า และโรงแรมชั้นนำ

การขยายพื้นที่ก่อสร้าง (built-up areas) ของกรุงเทพฯ จะมีลักษณะเป็นการขยายพื้นที่โดยการสร้างถนนและการคมนาคมขนส่งทางบกแทน การขุดคลองเริ่มน้อยลงมาก การขุดคลองสาธรรในปี ค.ศ.1895 ถือได้ว่าเป็นคลองสุดท้ายในตัวเมืองกรุงเทพฯ หรือเป็นคลองที่ขุดขึ้นเป็นคลองสุดท้ายในศตวรรษที่ 19 คลองสาธรรนี้เป็นคลองเชื่อมโยงระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองหัวลำโพง ณ จุดตัดที่ถนนวิฑูรย์ แม้ว่าหลังปี ค.ศ.1900 เป็นต้นมาจะมีการขุดคลองในเขตธนบุรีเพิ่มขึ้นอีก 2-3 คลอง แต่ว่าหลังปี ค.ศ.1915 ไม่มีการขุดคลองเพิ่มขึ้นอีกเลยในเขตกรุงเทพฯ และธนบุรี [Beek 1995 : 62] มีหน้าซ้ำ จำนวนถนนได้เพิ่มขึ้นตามลำดับ แนวโน้มการถมคลองเพื่อก่อสร้างเป็นถนนก็มีมากยิ่งขึ้นตามลำดับ คลองที่รัฐบาลถมแล้ว เช่น ถมคลองตรอกเต้า ถมคลองศาลใหม่ ถมคลองนาวรี ถมคลองวัดสามปลื้ม ถมคลองโรงกะทะ ถมคลองวัดปทุมคงคา ถมคลองสวนหลวง เป็นต้น ถนนที่ตัดขึ้นมาแทนคลองซึ่งถมแล้วจะมีชื่อว่า “ถนนคลองถม” เช่น ถนนคลอง

ถมวัดตึก ถนนคลองถมสระแก้ว ถนนคลองถมพระยาไกร ถนนคลองถมวัดโคก ถนนคลองถมจักรวรรดิ ซึ่งถนนเหล่านี้จะอยู่ในย่านคนจีนทำการค้าเป็นสำคัญ [พอพันธ์ 2540 : 19]

การสร้างสะพานข้ามคลองต่าง ๆ ควบคู่กับการสร้างถนน ได้เกิดขึ้นอย่างมากมายนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1890 เป็นต้นมา สะพานในเขตคลองผดุงกรุงเกษม มีดังนี้ สะพานเฉลิมสวรรค์ 58 สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานเจริญศรี 34 สะพานช้างโรงสี สะพานปีกุล (สะพานหมู) สะพานอุบลรัตน์ สะพานตัวตะเภา สะพานเจริญรัช 31 สะพานนรรัตนสถาน สะพานผ่านฟ้าลีลา สะพานสนมตอมามารถ สะพานระพีพัฒนาภาค สะพานภาณุพันธ์ สะพานเทเวศรณมิตร สะพานวิศกรรมนฤมาน สะพานมัทวานรังสรรค์ สะพานเทวกรรมรังรักษ์ สะพานหน้าวัดโสมนัสวิหาร สะพานจตุรภักดิ์รังสฤษดิ์ สะพานเจริญราษฎร์ 32 สะพานกษัตริย์ศึก สะพานเจริญสวัสดิ์ 36 สะพานมหาไทยอุทิศ สะพานบ้านดอกไม้ สะพานนริศดาร์ส ส่วนสะพานนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม ได้แก่ สะพานกลุ่มวัดเบญจมบพิตร สะพานเสาวนีย์ สะพานชัยมรุเชช สะพานเฉลิมหล้า 51 สะพานพระราม 6 [กรมศิลปากร 2525] การพัฒนาถนนตั้งแต่ปี ค.ศ. 1890 มีผลให้กรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะความต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อค้าขาย ตลอดจนการขนส่ง ด้วยเหตุนี้เองรถยนต์ซึ่งถูกนำเข้าสู่สังคมไทยเป็นครั้งแรกในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ (ค.ศ.1902) โดยที่ก่อนหน้านี้ขบวนพาหนะที่ใช้มี 3 แบบด้วยกันคือ 1. รถเก๊กมีมากที่สุด(รถเก๊กนี้พระยาโชติกราชเศรษฐีนำมาจากเมืองจีน ในปี ค.ศ.1871) 2. รถม้า 3. รถราง (นำเข้ามาครั้งแรกในปี พ.ศ.1888 ต่อมาก็เดินด้วยไฟฟ้าในปี พ.ศ.1892) [บุปผา 2525 :27] การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นถึง 401 คันในปี ค.ศ.1910 [(เทศภิบาล : เล่ม 13, ร.ศ.131 257-259] เกิดการสานต่ออาชีพต่าง ๆ มากมาย เช่น ธุรกิจรถเมล์ ของพระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) รถแท็กซี่ของพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) รถบรรทุกสินค้า เป็นต้น

ระหว่างปี ค.ศ.1910-1925 การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปยังทิศตะวันตกมากขึ้น เริ่มจากสี่พระยาไปถนนตก นอกจากนี้นับแต่ปี ค.ศ.1915 เป็นต้นไป พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้มีการขยายตัวไปยังอำเภอรอบนอก เพราะมีการยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ และการยกเลิกอำเภอชั้นนอก 7 อำเภอ โดยมีการก่อตั้งอำเภอ 25 อำเภอ ผลที่ตามมาคือ พื้นที่เขตเมืองเริ่มขยายตัวมากขึ้น

ในช่วงทศวรรษ 1930 พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปยังจังหวัดธนบุรีมากยิ่งขึ้น เพราะได้มีการสร้างสะพานพุทธเชื่อมยังพระนครและธนบุรี ในปี ค.ศ.1932 ทั้งนี้เพราะการสร้างสะพานมีผลให้การติดต่อระหว่าง 2 จังหวัดมีมากขึ้น เป็นที่น่าสังเกตว่าในทศวรรษ 1930 นั้น ได้มีการก่อสร้างถนนเป็นจำนวนมากในฝั่งธนบุรี ซึ่งมีผลให้พื้นที่ทำการเกษตรในฝั่งธนบุรีค่อย ๆ เปลี่ยนเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยและการพาณิชยกรรมมากยิ่งขึ้น ในทศวรรษ 1930 การขยายกิจการของพื้นที่กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปทางทิศเหนือมากยิ่งขึ้น เพราะได้มีการสร้างถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนครและนนทบุรี ในปี ค.ศ.1931

หันมาพิจารณาสถิติเกี่ยวกับยานพาหนะซึ่งเป็นเครื่องชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพจากทาง “น้ำ” มาสู่ “บก” มากขึ้น สถิติจากตารางที่ 4.21 แสดงว่า การขนส่งทางบกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และได้ทดแทนการขนส่งน้ำอย่างรวดเร็ว เพราะในปี ค.ศ. 1929 มีรถยนต์อยู่ในกรุงเทพฯ ทั้งสิ้นเท่ากับ 401 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 3,361 คันในปี ค.ศ. 1929/30 รถลากเพิ่มขึ้นจาก 2,468 คันในปี ค.ศ.1910/11 เป็น 3,000 คัน ในปี ค.ศ. 1929/30 ในขณะที่จำนวนเรือที่ใช้สอยได้ลดลงตามลำดับ กล่าวคือ ลดลงจาก 125,315 ลำ ในปี ค.ศ.1910/11 เป็น 80,465 ลำ ในปี ค.ศ.1929/30

ตารางที่ 4.21 สถิตียนพาหนะในกรุงเทพฯ ค.ศ.1910/11 และ ค.ศ.1929/30

รายการ	1910/11	1929/30
เรือ (ลำ)	125,316	80,465
รถยนต์ (คัน)	401	3,361
เรือกลไฟ (ลำ)	259	232
รถม้า (คัน)	376	123
เกวียน (คัน)	268	193
รถลาก (คัน)	2,468	3,000
จักรยาน (คัน)	ไม่มีข้อมูล	5,248
รถบรรทุก (คัน)	ไม่มีข้อมูล	635
มอเตอร์ไซด์ (คัน)	ไม่มีข้อมูล	308

แหล่งที่มา : [เทศาภิบาล 1913 : 257-259 ; เทศาภิบาล 1929 : 398-400]

หมายเหตุ : ตัวเลขข้างต้นหมายถึงมณฑลกรุงเทพฯ และไม่ได้รวมอำเภอชั้นใน
ในกรุงเทพฯ

หากเราพิจารณาถึงสัดส่วนของยานพาหนะในกรุงเทพฯ เมื่อเทียบกับทั่วราชอาณาจักร แล้วจะเห็นว่า สัดส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูงมาก อาทิเช่น สัดส่วนของรถยนต์ในกรุงเทพฯ คือ รถยนต์ทั้งหมดทั่วราชอาณาจักรสูงถึงร้อยละ 97 ในปี ค.ศ.1910 และ ร้อยละ 71 ในปี ค.ศ. 1929 ในขณะที่สัดส่วนของยานพาหนะอื่น ๆ เช่น รถม้า รถลาก และรถมอเตอร์ไซด์ ใน กรุงเทพฯต่อยานพาหนะทั้งหมดทั่วราชอาณาจักรอยู่ในระดับสูง ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 จำนวนยานพาหนะในกรุงเทพฯ เมื่อคิดเป็นร้อยละของทั่วราชอาณาจักร,
ปี ค.ศ.1910 และ 1929

รายการ	(1)กรุงเทพฯ	(2)ทั่วราชอาณาจักร	(1)เมื่อคิดเป็นร้อยละ ของ (2)
รถม้า 1910	372	1,075	34
1929	378	818	46
รถลาก 1910	2,469	3,206	77
1929	3,000	3,574	84
รถยนต์ 1910	401	413	97
1929	3,361	4,734	71
รถจักรยาน 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	5,248	24,232	22
รถบรรทุก 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	634	4,824	13
รถมอเตอร์ไซด์ 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	308	558	55

แหล่งที่มา : [เทศาภิบาล 1913 : 259 ; 1929 : 390-391]

ถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ดังได้กล่าวมาแล้วในบทต้น ๆ ว่า ถนนเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงบทบาทของกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” ในบทที่จะกล่าวถึง ประวัติศาสตร์การก่อสร้างถนนตลอดจนผลกระทบทางเศรษฐกิจของการก่อสร้างถนนกับการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในด้านที่สำคัญดังต่อไปนี้ การขยายตัวของการก่อสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่การขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุน และการขยายตัวของการขนส่งทางบก

ประวัติศาสตร์การสร้างถนนในกรุงเทพฯ

จากจนกระทั่ง ค.ศ.1867 ถนนในกรุงเทพฯ มีเพียงแต่ถนนกระจุกตัวบริเวณมหาราชวัง และถนนเหล่านี้เป็นเพียงทางเดินที่แคบ และเป็นถนนสำหรับใช้เป็นเครื่องประดับสำหรับพระราชวังเท่านั้น หากได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการคมนาคมขนส่งและเพื่อสนับสนุนการขยายตัวทางด้าน

พาณิชย์ไม่ ถนนที่สำคัญในช่วงก่อนปี ค.ศ.1868 มีดังต่อไปนี้คือ กลุ่มที่ 1 ถนนซึ่งอยู่ภายในพระบรมมหาราชวังมีดังต่อไปนี้ ถนนอมรวิที ถนนจักรีจรัสเชื่อนชั้นธิ์ ถนนนิเวศ์ กลุ่มที่ 2 ถนนที่ล้อมรอบกำแพงพระบรมมหาราชวังมีดังต่อไปนี้ ถนนสนามไชย (เดิมเรียกว่าถนนจักรวรรดิวังหลวง) ถนนหน้าพระลาน ถนนท้ายวัง นอกจากนี้ก็ยังมีถนนซึ่งทอดจากพระบรมมหาราชวังออกไปทิศต่าง ๆ มีดังนี้ ถนนจักรพรรดิวังหลวง ถนนท่าช้างวังหลวง ถนนจักรพรรดิวังหน้า ถนนเสาชิงช้า ถนนพระจันทร์ ถนนหน้าวัดมหาธาตุ ถนนหน้าโรงไหม ถนนท่าขุนนาง ถนนสามเพ็ง ถนนหลักเมือง ถนนบ้านญวน หรือถนนบ้านหม้อ ถนนสะพานเสี้ยว ถนนรอบพระนคร

ลักษณะของถนนในสมัยนั้นเป็นถนนแคบและสกปรก เราได้ทราบจากจดหมายเหตุของชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในกรุงเทพฯ ดั่งบันทึกของ Hall, Ruschenberger และ Fitzroy (1835-37) ดังต่อไปนี้

“.....เมืองนี้ดูเหมือนโผล่ขึ้นมาจากน้ำเช่นเดียวกับเวนิส... ถนนก็แคบและสกปรก, ทางในส่วนที่ปูอิฐไว้ตรงกลางก็กว้างเพียงพอสำหรับคนสองคนเดินเรียงหน้ากันเท่านั้น” [อ้างใน นิจ 2525 : 8]

นอกจากนี้ยังมีจดหมายเหตุฉบับอื่นในระยะเวลาใกล้เคียงกัน คือบันทึกของ Earl, George Windsor (1832-1834) กล่าวถึงความยากลำบากของการเดินทางในสมัยนั้น ดังนี้

“....การเดินทางเข้าไปในเมือง เป็นการไม่สะดวกเลย, ทั้งนี้ด้วยความลึกของโคลนในถนน.... เป็นการไม่สะดวกอย่างยิ่งที่จะเดินในเมืองนี้ ทั้งนี้มิใช่เป็นเหตุจากโคลนเท่านั้น แต่จากจำนวนของสุนัขด้วยเจ้าสัตว์เหล่านี้ปรากฏว่าเห็นฝรั่งเป็นเหยื่ออันน่าล่าในระหว่างการเดินทางระยะสั้น ๆ เพียงสองหรือสามเที่ยวในเมืองอันเป็นหล่มนี้ ข้าพเจ้าได้รับการปกป้องโดยลูกเรือสองคนผู้ถือพายเป็นอาวุธ ด้วยเหตุนี้เราจึงสามารถสกัดกั้นสัตว์ที่น่ารำคาญเหล่านี้ไว้ได้.....” [อ้างใน นิจ 2525 : 8]

ถนนพระราม 4 และถนนเจริญกรุง

ก่อนที่จะมีการสร้างถนนเจริญกรุงซึ่งถือว่าเป็นถนนสายแรกในกรุงเทพฯ (ตามมาตรฐานของการสร้างถนนแบบตะวันตก) นั้น ในปี ค.ศ.1860 (1 ปีก่อนการสร้างถนนเจริญกรุง) ฝรั่งที่เข้ามาตั้งห้างร้านค้าอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งพระนครด้านใต้ (สี่พระยา บางรัก สาทร และวัดพระยาไกร ในปัจจุบัน) ได้เข้าชื้อกันทำหนังสือร้องเรียนว่า “เรือลูกค้าจะขึ้นมาค้าขายถึงกรุงเทพมหานครทางไกลนัก หน้าฤดูน้ำ น้ำก็เชี่ยวแรงนัก กว่าจะขึ้นมาถึงกรุงเทพมหานครก็ได้ป่วยการหลายวัน จะขอลงไปตั้งห้างซื้อขายได้ปากคลองพระโขนงตลอดถึงบางนา จะให้ชุดคลองลัดตั้งแต่บางนามาตลอดคลองผดุงกรุงเกษม จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ปรึกษาท่านเสนาบดี ๆ ปรึกษาเห็นพร้อมกันให้กราบทูลว่า ถ้าชาวยุโรปยกกันลงไปตั้งอยู่ที่บางนาได้ ก็จะไม่ห่างไกลออกไปก็มีคุณอย่างหนึ่งด้วยความทุกข์ยากนั้นน้อยลง ถึงจะชุดคลองให้เดินเป็นทางลัดก็ควร จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เจ้าพระยาวิเทศโกษาธิบดีที่พระคลัง จ้างเงินชุดคลอง ตั้งแต่

หน้าป้อมผลาญไฟร้อมตัดทุ่งลงไปถึงคลองพระโขนง และตัด(แก้) คลองพระโขนงออกไปทะเล ออกแม่น้ำใหญ่ เป็นคลองกว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก เอามูลดินขึ้นถม เป็นถนนฝั่งเหนือตลอดลำคลอง ราคาจ้างจีนขุดคลองและถมถนนเป็นเส้นละ 1 ชั่ง 5 ตำลึง คิดรวมทั้งค่าขุดคลองต่อไม้ เป็นเงิน 207 ชั่ง 18 ตำลึง 1 บาท [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เล่ม 1 2504 : 185] หรือรวมเงินเสียค่าจ้างขุดคลองและทำถนนเป็นเงินทั้งสิ้น 16,633 บาท ถนนและคลองสายนี้เรียกว่าถนนตรง [ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระราม 4] และคลองตรง แต่บางครั้งก็เรียกว่าคลองถนนตรงทางตะวันตกที่บรรจบกับคลองผดุงกรุงเกษมเรียกว่า คลองวัวลำพองตามทุ่งวัวลำพองที่ไหลผ่านและปลายคลองทางตะวันออกซึ่งบรรจบกับคลองพระโขนงเรียกว่าคลองเตย ส่วนถนนตรงช่วงที่ติดคลองวัวลำพองก็เรียกว่าถนนวัวลำพองและกลายเป็นถนนหัวลำโพงในปัจจุบัน

ต่อมาในปี ค.ศ.1861 พ่อค้าและกงสุลต่างประเทศพากันยื่นเรื่องราวต่อกรมท่าขอให้รัฐบาลสร้างถนนในพระนครเพราะ....."ชาวยุโรปเคยซื้อผ้าที่เยาวดากอากาศ ได้ความสบายไม่มีไข้ เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพมหานครไม่มีถนนหนทางที่จะซื้อผ้าไปเที่ยวพากันจับไข้เนื่อง ๆ ได้ทรงทราบหนังสือแล้วทรงพระราชดำริเห็นว่า พวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมากขึ้นทุกปี ๆ ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทางก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านทุกเมือง บนเมืองของเรามีแต่รถเรี่ยว หนทางก็เป็นตรอกเล็ก ซอกน้อย หนทางใหญ่ก็เปราะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตา ชายหน้าแก่ชาวนานาประเทศ เขาว่าเข้ามาเป็นการเตือนสติเพื่อจะ給บ้านเมืองงดงามขึ้น จึงโปรดเกล้าฯ ให้พณฯ ท่านเจ้าพระยาศรัยวงศ์ที่สมุทกลาโหมเป็นแม่กอง จึงให้พระอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง เป็นนายงาน ได้จัดการทำตั้งแต่ ณ วันพุธ เดือน 3 ขึ้น 6 ค่ำ (วันที่ 5 กุมภาพันธ์) และทำทางก่อนที่สะพานเหล็ก ริมวังเจ้าเขมรออกไป 2 สาย สาย 1 ตัดตรงไปข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ต่อถนนตรงต่อไป คลองพระโขนงสาย 1 แยกไปข้ามคลองข้างวัดแก้วฟ้า ตลอดลงไปทะเล ออกแม่น้ำดาวคนองสาย 1 และอีกสาย 1 ตัดตรงหลังบ้านกงสุลฝรั่งเศส ตลอดมาถึงคลองถนนตรงริมศาลาเจ้าพระยารวิวงศ์มหาโกษาธิบดีสร้างไว้ (ศาลาแดง) [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ 2504 เล่ม 2 : 6-7] ถนนนั้นเรียกว่า "ถนนใหม่" ส่วนชาวตะวันตกเรียกว่า "นิวโรด" เป็นถนนเจริญกรุงตอนนอกกำแพงเมือง

ถนนสี่ลม ในขณะที่สร้างถนนเจริญกรุงนั้น ได้มีการขุดคลองตั้งแต่คลองบางรักมาตลอดถึงคลองถนนตรงเพื่อเชื่อมถนนตรงกับถนนเจริญกรุง คลองขุดเช่นเดียวกับคลองถนนตรง โดยเจ้าพระยาทิพากรวงศ์บัญชาให้ขุดเอาดินมาถนนทางฝั่งใต้ของคลองเมื่อสร้างเสร็จเรียกกันว่า คลองขวางส่วนถนนขวางก็เกิดจากคลองขวางภายหลังฝรั่งเศสมาตั้งโรงสีลม จึงเรียกว่า"ถนนสี่ลม" [นิจ 2525 : 18] ถนนทั้งสามสายคือ ถนนเจริญกรุงและถนนสี่ลม และถนนตรง [ถนนพระราม 4 หรือถนนวัวลำพอง] ถนนแต่ละสายกว้าง 5 ศอก สูง 1 ศอกคืบ รวมทั้งสามสายเป็น 281 เส้น 5 วา ค่าก่อสร้างรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 102 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง (ประมาณ 8,194) โดยจำแนกเป็นค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้คือ ค่าจ้างจีนถมทางเส้นละ 15 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง ค่าถม

เป็นเงิน 219 ชั่ง 10 ตำลึง 2 บาท ค่าถมร่องค่าชุดต่อไม้อีกเป็นเงิน 130 ชั่ง 4 ตำลึง 3 บาท รวมกันเป็นเงิน 150 ชั่ง 9 ตำลึง 2 บาท ค่าชุดคลองกว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 68 เส้น 16 วา เส้นละ 1 ชั่ง 5 ตำลึง เป็นเงิน 86 ชั่ง ค่าชุดต่อไม้เงิน 16 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง รวมเป็น 102 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรณ์ 2504 เล่ม 2 : 6-7]

ถนนเจริญกรุง(ตอนใน) ในปี ค.ศ.1862 ได้มีการสร้างถนนเจริญกรุง (ตอนใน) ขึ้น รัชกาลที่ 4 “โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เจ้าพระยายมราช (ครุฑ) และพระบรมเทวีรักรักษ์ เป็นแม่กองตัดทางใหม่ ตั้งแต่มุขวัดพระเชตุพนไปถึงกำแพงพระนครตรงวังเจ้าเขมรข้ามเจาะประตูใหม่ ถนนนั้นกว้าง 4 วา ยาว 25 เส้น 10 วา 2 ศอก มีท่อ ค่าก่ออิฐกันข้างถนนราคาเส้นละ 2 ชั่ง 10 ตำลึง ค่าอิฐ ค่าปูน ค่าทราย รวมเป็นเงิน 178 ชั่ง 5 ตำลึง แล้วให้ก่อสร้างตึกตลาดทั้ง 2 ฟากถนนให้ลูกค้าเช่า ให้ชื่อ “ถนนเจริญกรุง” [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ 2504 เล่ม 2 : 30] ค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนช่วงนี้เป็นเงิน 19,700 บาท

เป็นที่น่าสังเกตว่าหลังจากมีการสร้างถนนเจริญกรุงเสร็จแล้ว ได้มีการสร้างตึกแถวขึ้นเดียวตามสองฟากถนนเป็นระยะ ๆ แบบอย่างการสร้างตึกแถวริมถนนนำมาจากสิงคโปร์ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานตึกแถวแก่พระราชโอรสและพระราชธิดา เพื่อเก็บผลประโยชน์ ตึกแถวเหล่านี้ส่วนมากเป็นร้านค้าของคนจีนและห้างฝรั่งทำให้การค้าเริ่มต้นขยายตัวไปพร้อมกับถนนสมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพได้บันทึกไว้ว่า เมื่อพระองค์อายุได้ 6 พรรษา รัชกาลที่ 4 พระบิดาได้มอบห้องแถว 2 ห้อง ข้างถนนเจริญกรุงให้แก่พระองค์ ซึ่งพระองค์ได้เก็บค่าเช่าได้เดือนละ 4 บาท [ดำรงราชานุภาพ 2505 : 73]

ถนนบำรุงเมืองและเฟื่องนคร

ได้มีการปรับปรุงถนน 2 สาย ในอดีตให้ทันสมัยขึ้น คือ ถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร ขึ้น ในปี ค.ศ.1863 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ทรงโปรดฯ ให้พระยาพรหมบริรักษ์ เป็นนางงานปรับปรุงถนนบำรุงเมืองตั้งแต่จากสนามไชยย่านเสาชิงช้าไปจนถึงประตูผี (ประตูสำราญราษฎร์) เป็นระยะทางทั้งสิ้น 29 เส้น 14 วา 3 ศอก สิ้นเงินค่าก่อสร้างพูนดิน ถมถนน ก่ออิฐ รวมทั้งทำทำนบน้ำถนนเป็นเงิน 15,092 บาท [นิจ 2525 : 19] และต่อมาในปีเดียวกันก่อนได้ปรับปรุงถนนเฟื่องนครขึ้นเช่นเดียวกัน โดยถนนเฟื่องนครนี้มีความยาวประมาณ 50 เส้น กว้าง 10 ศอก โดยเริ่มจากกำแพงเมืองด้านใต้ (ใต้ปากคลองตลาด) ผ่านบ้านหม้อ บ้านญวน ตัดกับถนนเจริญกรุงเป็นสี่แพร่ง ที่เรียกสี่กั๊กพระยาศรี และตัดกับถนนบำรุงเมืองที่สี่กั๊ก เสาชิงช้า ผ่านวัดมทรณพาราม โรงเลี้ยงวัว สวนหลวงไปจรดกำแพงเมืองด้านเหนือที่วัดบวรนิเวศ หลังจากสร้างถนนเฟื่องนครแล้วก็มีการสร้างตึกแถว ห้องแถวเพื่อการค้าเกิดขึ้นสองข้างถนน การ

สร้างถนนทั้งหมดในรัชกาลที่ 4 ได้สำเร็จเมื่อปี ค.ศ.1863 เมื่อพระราชทานนามถนนแล้วได้โปรดฯ ให้มีการฉลองถนนที่หน้าพระที่นั่งไชยชุมพลถึง 3 วัน [นิจ 2525 : 20]

เงินที่เอามาสร้างถนนดังกล่าวข้างต้น ได้นำมาจากเงินพระคลังข้างที่ส่วนหนึ่งกับเงินผูกปี้ชาวจีน ดังรายละเอียดของ “ประกาศเงินปี้จีนชวนทำถนน” ดังต่อไปนี้

“มีพระบรมราชโองการให้ประกาศแก่จีนทั้งปวง ซึ่งต้องสูญเสียเงินผูกปี้เข้ามาช่วยราชการแผ่นดินทั้งปวงให้ทราบว่าเงินผูกปี้รายปี ปีระกา ตรีศกนั้น ได้จ่ายทำถนนเจริญกรุงแลถนนหลวง ตลอดจนไปถึงสำเพ็งแลคอกกระบือ แลออกไปกลางทุ่งทางคลองตรงเป็นทางขึ้นได้แล้ว ยังจะต้องซื้อทราย กรวด เพิ่มเติมให้วางที่ขึ้น ยังจะแก้ไขต่อไป อยู่แต่ถนนบำรุงเมืองนั้น ทรงพระราชศรัทธาบริจาคพระราชทรัพย์แต่พระคลังในที่จ้างจีนทำและซื้อศิลายาว กระนาบสองข้างถนน และได้ซื้อทรายถมแลเพิ่มเติมต่อไป ถนนบำรุงเมืองนี้ไม่ได้ใช้เงินปี้จีนเลยใช้เงินในพระราชทรัพย์พระคลังทั้งสิ้น” [อ้างนิจ 2525 : 20]

ทำไมถนนกรุงเทพฯถึงมีน้อย

ประเด็นคำถามที่น่าสนใจก็คือว่า ถนนกรุงเทพฯ จึงมีน้อยมาก กล่าวคือ จวบจนกระทั่ง ค.ศ.1890 นั้น ในกรุงเทพฯ มีถนนอยู่เพียง 3-4 สายเท่านั้น อันประกอบไปด้วยถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนเฟื่องนคร และบำรุงเมือง (ที่จัดได้ว่าเป็นถนนในมาตรฐานของตะวันตก)

สาเหตุที่ถนนในกรุงเทพ มีน้อยก่อนปี ค.ศ.1890 เพราะว่าภูมิศาสตร์ที่ตั้งของกรุงเทพมีลักษณะขึ้นและน้ำท่วมได้ง่าย พื้นที่ของเมืองกรุงเทพอยู่สูงกว่าระดับทะเลประมาณ 1.5 เมตรเท่านั้น ในช่วงฤดูฝนพื้นที่ของกรุงเทพฯ ถูกน้ำท่วม การก่อสร้างถนนในภาวะเช่นนี้ถึงเป็นการยากลำบากมาก เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงมาก ประกอบกับเทคโนโลยีในการสร้างถนนยังล้าหลัง การสร้างถนนในอดีตนั้นไม่ได้มีการลงรากกระทุ้งดินให้แน่น เพียงแต่เกลี่ยดินให้เรียบ ถมทรายแล้วก็เอาอิฐเรียงตะแคงให้ชิดกัน ทั้งในหน้าแล้งถนนจะมีฝุ่นตลบ ส่วนในหน้าฝนก็จะเป็นหลุมเป็นบ่อมีแต่โคลนตม นอกจากนั้นถนนสองข้างจะมีน้ำเจิ่งนอง เพราะท่อระบายน้ำเล็ก ไหลไม่สะดวก และยังมีขยะที่พวกร้านค้าทิ้งลงในท่อ ทำให้ท่ออุดตัน นอกจากนี้การสร้างถนนในกรุงเทพ ในระยะแรกนั้นมิได้สร้างขึ้นสำหรับรถยนต์เหมือนในยุโรป แต่สร้างขึ้นสำหรับเกวียน รถม้า และคนเดินเท่านั้น ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายสำคัญในอดีตสร้างขึ้นก่อนที่จะมีเกณฑ์เข้ามาประมาณ 30-40 ปี (นิจ 2525 : 20)

เหตุที่การก่อสร้างถนนมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็นอาจจะเป็นเพราะว่าประชากรของกรุงเทพฯ ในอดีตได้อาศัยอยู่บริเวณริมแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ยามใดที่มีความต้องการเส้นทางคมนาคมเพื่อการสัญจรก็สามารถทำได้โดยการขุดคลองเชื่อมโยงแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ย่อมทำได้โดยการขุดคลองเพราะค่าใช้จ่ายในการขุดคลองต่ำกว่าการสร้างถนนเป็นอันมาก นอกจากนี้อาจจะเป็นเพราะว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ ยังคงกระจุกตัวอยู่

บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิเช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย และบริษัทการค้าของชาวต่างประเทศ มีผลให้ความต้องการของถนนมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เพราะว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย ย่อมอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นสำคัญ เพราะต้นทุนการขนส่งสินค้าที่น้ำหนักรวมนั้นจะถูกกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ

การสร้างถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ (1861-1890)

จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1890 ถนนในกรุงเทพฯ มีความสำคัญน้อยกว่าแม่น้ำลำคลอง ดังจะเห็นว่าการสร้างถนนในสมัยแรก ๆ นั้นมักจะก่อสร้างให้มีการขนานกับแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ทั้งนี้เพราะว่าชุมชนมักจะกระจุกตัวบริเวณแม่น้ำลำคลองนั่นเอง การก่อสร้างถนนเจริญกรุง สีลม เพ็ญนคร บำรุงเมือง ถนนตรง (พระราม 4) ล้วนแล้วแต่สร้างขนานกับคลองทั้งสิ้น ในกรณีการสร้างถนนพระราม 4 และถนนสีลมนั้น ดินที่ใช้ในการสร้างถนนดังกล่าวได้นำมาจากการขุดคลองด้วยซ้ำไป หรือในกรณีการสร้างถนนเจริญกรุงนั้นได้นำเอาดินที่ได้จากขุดคลอง ที่เชื่อมระหว่างบางรักและหัวลำโพง [พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เล่ม 1 2504 : 178-179]

ถนนมีส่วนสำคัญต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ค่อนข้างน้อยหากเทียบกับบทบาทของแม่น้ำลำคลอง ถนนทำหน้าที่เป็นผู้ป้อน (feeders) การขนส่งสินค้าให้แก่แม่น้ำลำคลอง

อย่างไรก็ตาม เมื่อระยะเวลาผ่านไป ถนนเริ่มมีบทบาทต่อการเจริญเติบโตและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ ในบางพื้นที่ เช่น อำเภอบางรัก เพราะว่า เมื่อมีการสร้างถนนพื้นย้อมชักนำไป ชุมชน กงสุล ร้านค้า ชาวต่างประเทศ โรงเลื่อย โรงสีข้าว ท่าเรือ คลังสินค้า กระจุกตัวอยู่ ณ บริเวณอำเภอบางรักมากขึ้น

การสร้างถนนในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1861-1890 นั้น แม้ว่าจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองน้ำมาสู่เมืองบกไม่มากนัก ทว่าส่งผลต่อการเจริญเติบโตขององค์ประกอบทางกายภาพในแง่ที่ว่า เป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการสร้างพระราชวังของขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ให้มีการขยายออกไปนอกเขตกำแพงพระนครมากยิ่งขึ้น ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 (1851-1868) ได้มีการสร้างพระราชวังสำหรับพระองค์เองอยู่ 3 แห่ง คือ (วังประทุมวัน วังนันทอุทยาน และวังสราญรมย์) นอกจากนั้นยังมีการสร้างวังของพระราชโอรสและธิดาอยู่เป็นจำนวนถึง 9 แห่ง เมื่อเวลาผ่านไป พระราชโอรสได้เจริญพระชนม์พรรษามากขึ้น ย่อมมีผลให้การสร้างวังและพระราชวังได้มีมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งการเจริญเติบโตของวังและพระราชวังย่อมชักนำไปเกิดพื้นที่เพื่อการค้าและที่อยู่อาศัยได้ขยายตัวออกไป

หนังสือพิมพ์ The Bangkok Calendar ในปี ค.ศ. 1871 ได้บันทึกเกี่ยวกับการขยายตัวของวังและพระราชวังและมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

Not only the royal palace of the 1st King was greatly improved in the late reign, but also many parts of the city and suburbs of Bangkok. Several new streets were made within the citadel, and a continuous block of buildings nearly half mile in length, was

erected on each side of one of them. In the Third Reign, there were very few substantial buildings in the citadel excepting those comprised in the two royal palaces and the temples. By far the greater part of the princes and princesses who were not included within the walls of those palaces, lived in but poor houses made of wood, and not a few were even shabbily enclosed with bamboo waterling. But now you may see good dwelling both of wood and brick in very many localities besides the many which the late king [the Fourth Reign], at his own expense, caused to be erected for the improving of the city. And we feel happy in being able to say, that His Majesty, the present supreme king, is giving many tangible proofs that he is determined to continue the spirit of improving the city, which his illustrious sire and predecessor inaugurated, and that in our opinion he will speedily make great and cheering changes in the appearance of it.

เป็นที่น่าสังเกตว่า นับตั้งแต่ต้นทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ชุมชนในกรุงเทพฯ เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณข้างถนนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณถนนเจริญกรุงและบำรุงเมือง จากการสำรวจเลขที่บ้านเพื่อประกอบการทำการไปรษณีย์โทรเลข [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2426] ทำให้เราทราบว่า ประชากรจำนวนไม่น้อยได้อาศัยอยู่ในบริเวณถนนดังกล่าว (ตารางที่ 4.23)

จากตารางที่ 4.23 ข้างล่างแสดงว่า ประชากรจำนวนหลายหลังคาเรือนได้ตั้งถิ่นฐานบริเวณริมถนนสายหลักในกรุงเทพฯ และที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งจากตาราง 4.23 คือ การตั้งถิ่นฐานบริเวณถนนดังกล่าวมีชาวจีนอพยพได้อาศัยอยู่เป็นจำนวนมากและถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับบรรดาชนชาติอื่น ๆ เช่น ไทย อินเดีย ชาวตะวันตก และจากตารางที่ 4.23 ยังได้แสดงถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงในฐานะเป็นถนนที่มีความสำคัญยิ่งในทางเศรษฐกิจเมื่อเทียบกับถนนสายอื่น ๆ

ตารางที่ 4.23 การตั้งถิ่นฐานของประชากรในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 1883

ถนน	ไทย	จีน	อินเดีย	ตะวันตก	อื่น ๆ	รวม
เจริญกรุง	322	866	85	38	16	1,327
บำรุงเมือง	114	210	23	1	6	354
บ้านขมิ้น	152	49	4	-	-	205
เฟื่องนคร	163	145	7	5	-	320
รอบพระนคร	578	174	2	5	3	762
สามเพ็ง	12	483	24	1	-	3,488
รวม	1,341	1,927	145	50	25	3,488

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ 1890-1910

ประมาณทศวรรษ 1890 เป็นต้นไป การสร้างถนนในกรุงเทพฯ ได้เป็นไปอย่างแพร่หลายและกว้างขวาง ประมาณว่าในช่วงประมาณปี ค.ศ. 1890-1910 มีถนนที่สร้างในกรุงเทพฯ ถึงกว่า 115 สาย เราจะเริ่มพิจารณาถึงการสร้างถนนในกรุงเทพฯ ที่สำคัญในกรุงเทพฯ พื้นที่ที่สำคัญของกรุงเทพฯ ในการตัดถนน ตลอดจนปัจจัยที่มีการสร้างถนนในสมัยนี้

ในปี ค.ศ. 1890 สมเด็จพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ในฐานะเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้เสนอโครงการตัดถนน 18 สาย ในกรุงเทพฯ คือ ณ บริเวณอำเภอสำเพ็ง เหตุผลที่เลือกการตัดถนน ณ บริเวณอำเภอสำเพ็งก็เพราะว่า สำเพ็งถือได้ว่าเป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญของกรุงเทพฯ นับแต่กรุงเทพฯ ได้รับการสถาปนาเป็นราชธานี ในปี ค.ศ. 1782 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในย่านนี้เป็นทั้งแหล่งค้าส่ง ค้าปลีก ตลอดจนที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ต่าง ๆ ข้อได้เปรียบของแหล่งที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสำเพ็ง คือการที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือหรือท่าหน้า (river ports) บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในบริเวณดังกล่าว มีท่าเรือเป็นจำนวนมากเพื่อใช้สำหรับขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือสี่ช้างเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ เช่น ท่าเรือ หรือน้ำราชาวศ์ เป็นท่าหน้าที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และบ้านดอน (ปัจจุบันคือท่าเรือสุราษฎร์ธานี) ตลอดจนท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย ด้วยเหตุที่สำเพ็งถือว่าเป็นศูนย์กลางการค้าทางบกและทางน้ำ จึงมีความจำเป็นในการมีถนนเพื่อช่วยการขนส่งสินค้าจากบกสู่น้ำหรือจากน้ำสู่บก แต่ในสภาวะความเป็นจริงบริเวณอำเภอสำเพ็งนั้น มีความขาดแคลนถนนอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นปัจจัยขัดขวางการขยายตัวของการเจริญในย่านนี้ ดังพระราชดำรัสของ สมเด็จพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ในปี ค.ศ. 1890 ดังต่อไปนี้

“ที่ใดเจริญอยู่ก็ควรจัดการตัดถนนเสียโดยทันที ตามที่ควรจะทำได้ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯ ไม่มีที่แห่งใดเจริญมากกว่าแขวงสำเพ็ง ด้วยเป็นทำเลค้าขายมีประโยชน์มากในที่นั้น แต่ประโยชน์ซึ่งมีในที่นั้นถูกพร่องเหตุเพราะถนนมีน้อย และที่มีอยู่แล้วก็แคบเล็ก เป็นที่ขัดขวางทางไปมาของการค้าขาย ไม่พอแก่การเจริญซึ่งควรที่จะเกิดขึ้นได้อีกเป็นอันมาก “... [อ้างใน สยามพร 2526 : 55]

นอกจากเหตุผลข้างต้น แล้วยังมีเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เหตุผลทางด้านการลงทุนของพระคลังข้างที่ (The Privy Purse Bureau) ซึ่งพระคลังข้างที่ที่มีความประสงค์ต้องการใช้ถนนในการลงทุนเพื่อสร้างห้องแถวและตลาด การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจนับแต่ทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ส่งผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินในย่านการค้า ซึ่งส่งผลให้เป็นแรงจูงใจให้พระคลังข้างที่ได้เข้ามาลงทุนในการพัฒนาที่ดินตลอดจนการสร้างห้องแถว และตลาดสดเป็นสำคัญ (ประวัติ ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของพระคลังที่ในการสร้างความเจริญเติบโตให้แก่กรุงเทพฯ จะได้กล่าวโดยละเอียดในบทหน้า)

ในช่วงปี ค.ศ. 1892-1898 ได้มีการตัดถนนตามโครงการสร้างถนนบริเวณย่านสำเพ็งตลอดจนถนนสายอื่น ๆ ถนนที่สำคัญมีดังต่อไปนี้คือ ถนนเยาวราช (1892) ถนนราชวงศ์ (1892) ถนนสะพานควาย (หรือถนนนางเลิ้ง ในปัจจุบันนี้ คือ ถนนนครสวรรค์) (1892) ถนน ไม่มีชื่อ ซึ่งเป็นถนนตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปจนถึงถนนคลองเตย (1892) ถนน ไม่มีชื่อ ซึ่ง

เป็นถนนตั้งแต่ถนนเจริญกรุงปากตรอกโรงภาษีไปออกถนนลั่วลำพอง ตามถนนสี่ลม ถนนจักรวรรดิ (1893) ถนนข้าวสาร (1893) ถนนบูรพา (1893) ถนนริมคลองหลอดฝั่งเหนือตั้งแต่เชิงสะพานเลี้ยวถึงกำแพงพระนคร ปากตรอกโรงไหม (1893) ถนนหลวง (1895) ถนนอนุากรณ (1895) ถนนริมคลองหลอดฝั่งใต้ (1896) ถนนตั้งแต่ป้อมเจ้าจันทร์ (1896) ถนนวรจักร (1897) ถนนสุวงศ์ (1898) ฯลฯ [นิจ 2525 : 27]

ในปี ค.ศ. 1899 หนึ่งปีหลังจากที่รัชกาลที่ 5 ได้กลับจากเสด็จประพาสยุโรป ได้มีการก่อสร้างพระราชวังสวนดุสิตซึ่งอยู่ทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ โดยตั้งอยู่บริเวณคลองผดุงกรุงเกษมและคลองสามเสน และในปีเดียวกันนั้นเอง รัชกาลที่ 5 ได้เสนอโครงการก่อสร้างถนนในบริเวณรอบพระราชวังสวนดุสิตโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างพระราชวังกับพื้นที่ใกล้เคียง

ดังนั้น ได้มีการก่อสร้างถนนขึ้นดังต่อไปนี้ คือ ถนนราชวัตร (หรือถนนนครชัยศรี) ถนนข้าว (หรือถนนสวรรค์โลก) ถนนคอเสื้อ (หรือถนนพิษณุโลก) ถนนประแจจีน (หรือถนนเพชรบุรี) ถนนบวญ (หรือถนนทับทิม) ถนนเด็กเหนือ ถนนเด็กใต้ ถนนปากไฟ ถนนมังกรยม นอกจากนี้มีการสร้างถนนซังอี (หรือถนนราชวิถี) ถนนดวงเดื่อนนอกไปยังแม่น้ำเจ้าพระยา [กช. ร.5 กระทรวงโยธาธิการ 9/39 (1900)] ถนนเหล่านี้ได้มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการตั้งถิ่นฐานของผู้คนทางด้านเหนือของกรุงเทพฯ หรือบริเวณพื้นที่ถนนสามเสน เพราะว่าถนนช่วยให้กระตุ่นการคมนาคมตลอดจนการค้าขายในบริเวณดังกล่าวและเชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย

นอกจากนี้ ในปี ค.ศ. 1899 ได้มีการก่อสร้างโครงการถนนราชดำเนินด้วยวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการสร้าง กลุ่มถนนราชดำเนินคือ มีเพียงแต่เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่กษัตริย์ได้เดินทางสะดวกยิ่งขึ้นระหว่าง พระบรมมหาราชวังกับพระราชวังสวนดุสิต ทว่าเป็นเครื่องหมายแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองของเมืองกรุงเทพฯ และเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจของประชาชน [รวมกฎหมายประจำ ศก 2444 : 105-106 และ กช. ร.5 กระทรวงโยธาธิการ 9/41 (1891)] นอกจากนี้ตามถนนราชดำเนินนั้นได้มีการก่อสร้างสถานที่ราชการและไม่ช้าถนนสายนี้ ในอดีตเป็นที่รกร้างว่างเปล่าก็กลายเป็นพื้นที่ที่เจริญและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนราชดำเนินนี้ได้เริ่มสร้างนับแต่ปี ค.ศ. 1899 และ สำเร็จลงในวันที่ 7 สิงหาคม ค.ศ. 1901 ความยาวทั้งสิ้น 760 เมตร โดยเริ่มจากถนนพยุพติมาศ (ถนนนครสวรรค์) ไปเชื่อมกับถนนเบญจมาศ

ในปี ค.ศ. 1901 ถนนอีกสายหนึ่งในโครงการถนนราชดำเนิน คือ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนสายนี้มีความยาว 1,200 เมตร และกว้างเท่ากับ 58 เมตร ซึ่งถนนสายนี้วิ่งผ่านคลองบางลำภู ถนนราชดำเนินนอก สะพานผ่านพิภพลีลา บ้านตะนาว บ้านดินสอ และไปถึงสะพานย่านฟ้าลีลาศ [กรมศิลปากร 2505 : 37]

ถนนสุทท้าย ในโครงการสร้างกลุ่มถนนราชดำเนิน คือ ถนนราชดำเนินใน ซึ่งก่อสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1903 ถนนสายนี้เริ่มต้นจากถนนหน้าพระลานและสนามชัยไปยังถนนพระจันทร์ (พื้นที่ในบริเวณด้านตะวันออกของสนามหลวง) โดยไปเชื่อมกับถนนราชดำเนินกลาง ณ สะพานย่านภุมภีร์ ถนนสายนี้มีเพียงแต่เป็นสัญลักษณ์ของความรุ่งเรือง ตลอดจนความเป็นนิสรภาพ ถนนสายนี้ได้นำเอาตัวอย่างของถนนสายใหญ่จากยุโรป

ในขณะที่ถนนราชดำเนินได้ดำเนินการก่อสร้างโดยกษัตริย์ ในขณะเดียวกันได้มีถนนหลายสายในกรุงเทพฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนหลายสายโดยขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ซึ่งได้แสดงถึงการเก็งกำไรจากราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนแสดงถึงการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่กรุงเทพฯ รอบนอกจากหรือชานเมือง

การพัฒนาที่ดินบริเวณชานเมือง เริ่มต้นเมื่อหลวงสาธตราชายุกต์ (ยม พิศลย์บุตร) หรือเรียกกันว่า “เจ้าสัวยม” ได้ขุดคลองและตัดถนนสาธตราเชื่อมถนนเจริญกรุงกับถนนวังลำพอง (หรือที่เรียกว่า ถนนพระรามที่ 4) และได้กว้านซื้อที่ดินเพื่อแบ่งขายให้แก่พ่อค้าชาวตะวันตกและประชาชนทั่วไป ผลที่ตามมาคือ ได้เกิดย่านที่พักอาศัยและย่านธุรกิจเพิ่มขึ้น [ชัย 2522 : 270] กิจกรรมการจัดสรรที่ดินของหลวงสาธตราชายุกต์มีรายได้ดี จึงมีผลต่อการชักจูงให้ขุนนางคนอื่น ๆ เข้ามาดำเนินธุรกิจพัฒนาที่ดินและที่อยู่อาศัยบ้าง เช่น เจ้าพระยาสุรวงศ์วัฒนศักดิ์ (โต บุณนาค) ได้ตัดถนนสุรวงศ์แยกจากถนนเจริญกรุงทางทิศเหนือของถนนสีลมประมาณ ค.ศ. 1920 รวมทั้งสร้างถนนเดโชเชื่อมระหว่างถนนสุรวงศ์กับสีลม [ธนากรไทยทพ 2535 : 33] ต่อมาขุนนาง 5 คน คือ พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง (ม.ร.ว. ลพ สุทัศน์ ต่อมาเป็นเจ้าพระยาอภัยราชามหาโยธีธรรมธ) พระยาพิพัฒน์โกษา (เชเลสติโน ซาเวีย) พระยานรฤทธิ์ราชทัต (ทองดี โชติกเสถียร ต่อมาเป็นพระยาธรรมจรรยาอนุกรมมนตรี) พระยานรณารักษ์ (สุด บุณนาค ต่อมาเป็นพระยาสมุทรสาธตราษฎ์) และหลวงมนัสวานิดา (เปลล์ วสุวัต ต่อมาเป็นพระยาสุนทรพิมล) ร่วมกันตัดถนนสี่พระยาขนานกับถนนสุรวงศ์เมื่อประมาณ ค.ศ. 1905 [ธนากรไทยทพ 2535 : 33]

ในระยะเวลาใกล้เคียงกันเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรีได้มีโครงการพัฒนาที่ดินของตนเองขึ้นในขั้นแรกนั้น ท่านได้ซื้อที่นาและที่สวนใกล้บริเวณบ้านท่านที่บริเวณศาลาแดง จนเป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่มีอาณาเขตจดถนนสีลม คลองหัวลำโพง ถนนสาธตรา และที่นาของเอกชนรายอื่น (ถนนคอนแวนต์ในปัจจุบัน) รวมเนื้อที่ทั้งสิ้น 112 ไร่ 1 งาน 84 ตารางวา ประมาณ ค.ศ. 1891 หลังจากนั้นท่านก็ได้ตัดถนนขึ้นในที่ดินด้านที่ติดกับเอกชนรายอื่น ให้เป็นทางติดต่อถนนสุรศักดิ์ (คือ ถนนคอนแวนต์ในปัจจุบัน) การตัดถนนย่อมมีผลต่อการพัฒนาที่ดินและย่านธุรกิจตลอดจนที่อยู่อาศัยของบริเวณย่านบางรัก และสาธตรา เป็นอันมาก

ยังมีการก่อสร้างถนนเอกชนสายอื่น ๆ อีกแต่จะไม่ขอก้าวในที่นี้ ถนนเอกชนที่ก่อสร้างสายสำคัญ ๆ พอจะสรุปได้ดังนี้คือ สาธตราได้ สุรศักดิ์ ประมวล รองเมือง สุนทรพิมล และวิสุทธิกษัตริย์

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการสร้างถนนในช่วง ค.ศ. 1890-1910

ปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงนี้ที่สำคัญคือ

(1) การเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ จากทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ที่สำคัญเช่น การเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งยวดต่อการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานชาวจีนอพยพ การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งกิจกรรมทางธุรกิจที่สำคัญ อาทิเช่น โรงสีข้าว การชิพปิง คลังสินค้า ธนาคาร เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้ได้สร้างอุปสงค์หรือความต้องการที่จะมีคนมากขึ้น เพราะถนนช่วยให้การขนส่งระหว่างแม่น้ำและการค้าบนบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้การสร้างทางรถไฟของรัฐ เชื่อมโยงกับภูมิภาคจังหวัดอื่น นับแต่ปี ค.ศ. 1900 (กรุงเทพฯ - โคราช) เป็นต้นมาส่งผลให้อุปสงค์ของการสร้างถนนเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น

(2) พัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีหลังปี ทศวรรษ 1880 ย่อมมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง และการตัดถนนมากขึ้น เทคโนโลยีที่สำคัญ ได้แก่ รถราง ไฟฟ้า โทรเลข และโทรศัพท์ ย่อมมีผลต่อการสร้างและตัดถนนขึ้นใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ในทศวรรษ 1880 ชาวเดนมาร์กได้นำรถรางซึ่งลากโดยรถม้าและเป็นรถรางไฟฟ้าต่อมา รถรางได้กลายเป็นพาหนะเพื่อใช้การขนส่งในกรุงเทพฯ และมีผลสำคัญต่อการสร้างถนนเพื่อการขนส่งมากขึ้น

(3) ความเจริญรุ่งเรืองของประเทศ และของกษัตริย์ กล่าวคือ การรวมศูนย์อำนาจทางการเมืองและการปกครองในปี ค.ศ. 1892 ย่อมมีผลต่อการรวมศูนย์การคลังและการเพิ่มรายได้และภาษีต่อรัฐบาลผลที่ตามมาคือรัฐมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้นเพื่อพัฒนากิจการสาธารณูปโภค เช่น ถนน และรถไฟ นอกจากนี้ระหว่าง ค.ศ. 1880-1910 การขยายตัวทางเศรษฐกิจข้าวมียผลให้รัฐบาลจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น และใช้จ่ายได้มากขึ้น

(4) การก่อตั้งกระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ. 1892 มีผลต่อการขยายตัวของการตัดถนนมากขึ้น เพราะกระทรวงนครบาลมีหน้าที่สำคัญต่อการรับผิดชอบต่อกิจกรรมการก่อสร้างถนน ไฟฟ้า คลอง ประปา ตลาด เป็นต้น

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ . ค.ศ. 1910-1925

เป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1910-1925 นั้น การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ มีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้านี้คือ ช่วงปี ค.ศ. 1861-1910 การสร้างถนนส่วนใหญ่ในช่วง ค.ศ. 1910-1925 หรือในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เป็นเพียงการปรับปรุงเส้นทางเดิมที่มีอยู่เดิม เพื่อแก้ปัญหาถนนคับแคบ หรือถนนในบริเวณที่มีไฟไหม้เกิดขึ้น เป็นต้น หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงว่า มีถนนที่ตัดใหม่เพียง 6 สายเท่านั้น คือ

(1) ถนนจากสามแยกหัวลำโพงในและถนนกรุงเกษมไปสี่แยกพลับพลาไชย

(2) ถนนจากถนนเจริญกรุงไปถนนสายที่ (1) ข้างต้น โดยตัดผ่านถนนสามแยก

กรุงเกษมและถนนหลวง

- (3) ถนนจากถนนพลับพลาไชยโดยผ่านถนนสายที่ (1) และ (2) ข้างต้นไปยังถนน
กรุงเกษม
 - (4) ถนนจากถนนเจริญกรุง บริเวณถนนราชวงศ์ ไปยังถนนหลวง บริเวณโรงพยาบาล
กลาง
 - (5) ถนนจากถนนวรจักรไปถนนพลับพลาไชย (ข้างวัดใหม่คณิกาผล)
 - (6) ถนนจากถนนคลองถมจักรวรรดิ ไปยังถนนพลับพลาไชย (ข้างวัดใหม่คณิกาผล)
- [กจช. กระทรวงนครบาล 21/36 (1917) และ กจช. กระทรวงนครบาล 21/49 (1920)]

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การตัดถนนใหม่มีน้อยมากในช่วงปี ค.ศ. 1910-25 มีดังต่อไปนี้
รัฐบาลประสบกับปัญหาทางการเงินในการสร้างถนน เพราะส่วนหนึ่งรัฐได้ใช้จ่ายเงินจำนวน
มากเพื่อการป้องกันประเทศ ราชสำนัก ตลอดจนการลงทุนทางด้านรถไฟ และชลประทาน นอก
จากนี้ สถานะการคลังของรัฐของรัฐบาลได้ประสบกับปัญหาการลดลงของรายรับ หลังปี ค.ศ.
1919 เป็นต้นมา การลดลงของรายรับของรัฐบาล ดังแสดงในตารางข้างล่างนี้

ปี ค.ศ.	รายรับ (หน่วย : ล้านบาท)
1919/20	90.7
1920/21	80.3
1922/23	79.6
1923/24	81.6
1924/25	85.2

[Wilson 1983 : 242-243]

เหตุผลที่รายรับของรัฐบาลได้ลดลงในช่วงปี ค.ศ. 1919/20-1924/25 มาจากภาวะ
ฝืนแล้งมากในช่วงปี 1917-1919 ซึ่งมีผลให้รัฐบาลได้ลดการส่งออกบ้าง นอกจากนี้ รัฐบาล
ได้เสียรายรับประมาณ 51 ล้านบาท ในช่วงปี ค.ศ. 1919-1921 เนื่องมาจากการเก็บค่า
อัตราแลกเปลี่ยนผิดพลาด [สุนทรี่ 2534 : 88]

การสร้างถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ (1890-1925)

ประมาณว่า ถนนที่ถูกตัดขึ้นในกรุงเทพฯ ในระหว่างปี ค.ศ. 1890-1925 มีมากกว่า
135 สายขึ้นไป การสร้างถนนอย่างขนานใหญ่ในช่วงนี้มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเปลี่ยน
แปลงบทบาทเมืองจาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” โดยเฉพาะหลังปี ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา

ก่อนปี ค.ศ. 1900 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนของกรุงเทพฯ ตลอดจนกิจกรรมทาง
เศรษฐกิจมักจะอาศัยอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำลำคลอง เป็นสำคัญ ทว่าหลังจากปี

ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา โดยเฉพาะในทศวรรษ 1920 การตั้งถิ่นฐานชุมชนได้ตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นบริเวณริมถนนเป็นสำคัญ ซึ่งส่งผลให้พื้นที่เพาะปลูกอันประกอบไปด้วยพื้นที่ที่ใช้ทำนาทำสวนผักและผลไม้ ได้แปรเปลี่ยนเป็นย่านที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจเป็นสำคัญ ประกอบกับการพัฒนาทางด้านขนส่ง อันประกอบไปด้วยกิจการ รถรางและรถไฟ อันมีผลให้ประชากรของกรุงเทพฯ ไปตั้งถิ่นฐานยังชานเมืองมากยิ่งขึ้น ผลที่ตามมาคือพื้นที่เขตเมืองได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม

ตัวอย่างที่สำคัญของผลกระทบของการติดถนนต่อการขยายตัวของพื้นที่เขตเมืองคือการสร้างถนนในโครงการพระราชวังสวนดุสิต พระราชวังสวนดุสิตได้ก่อสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1898 พระราชวังสวนดุสิตนับได้ว่าเป็นพระราชวังที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งในบรรดาพระราชวังทั้งหลาย ถนนที่สร้างขึ้นในทศวรรษ 1900 อันประกอบไปด้วย ถนนราชดำเนินนอก ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชวิถี ถนนเบญจมาศใน และถนนสัมจิน ล้วนแล้วแต่มีผลต่อการสร้างความเจริญของพื้นที่บริเวณพระราชวังสวนดุสิตและทางด้านตอนเหนือ เพราะถนนเหล่านี้มีเพียงแต่ช่วยให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพระราชวังสวนดุสิต และพระบรมมหาราชวัง ได้สะดวกยิ่งขึ้น ทว่ายังสนับสนุนการคมนาคมและการขนส่งไปยังท้องที่อำเภอบางซื่อและอำเภอสามเสน

การสร้างถนนยังมีผลต่อการกระตุ้นให้มีการก่อสร้างวังและพระราชวังของกษัตริย์ตลอดจนพระราชโอรสและธิดาไปสู่กรุงเทพฯ รอบนอกมากยิ่งขึ้น การก่อสร้างวังและพระราชวังมีผลต่อการขยายเขตเมืองของกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะว่าจำนวนพระราชโอรสและธิดาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 รัชกาลที่ 5 มีเป็นจำนวนมากรวมกันแล้วนับร้อยพระองค์ เมื่อทรงเจริญพระชนม์มายุ่อมมีผลให้การสร้างวังมีมากขึ้น เป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงปลายทศวรรษ 1910 นั้น ได้มีพระราชวังการสร้างวังและพระราชวังขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น บริเวณถนนราชดำเนินนอก ถนนสามเสน ถนนสวนดุสิต ถนนหลวง และวังบริเวณถนนปทุมวัน ผลจากการสร้างพระราชวังนั้น มีผลอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างความเจริญและการสร้างถิ่นฐานของผู้คนในกรุงเทพฯ ให้กระจายตัวไปยังเขตรอบนอกมากขึ้น เพราะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนและย่านธุรกิจมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณรอบวังและพระราชวัง [ดุสิต 2525 : 117-118] ตัวอย่างสำคัญของการก่อสร้างวังในปี ค.ศ. 1898 ดังแสดงไว้ในตารางข้างล่างนี้

รายชื่อวัง 13 แห่ง ณ ตำบลคลองผดุงกรุงเกษม ในปี ค.ศ. 1898

รายชื่อ	พื้นที่ (ตารางวา)	ค่าก่อสร้าง (ชั่ง)
กิตติยากร	6,065	439
ระพีพัฒนศักดิ์	12,467	181
พระวัฒนโคดม	12,302	194
จิราประวัติวรเดช	7,917	111
อาภากร	11,177	160
บุรฉัตร	10,311	193
พัฒน์วงศ์	9,454	175
วุฒิชัย	5,459	102
ดิลกนพรัตน์	13,090	195
สุริวงศ์	13,091	212
อื่น ๆ (ยังไม่ระบุ)	170,459	3,314

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 18.1/49 (1897-1898)]

หลักฐานทางประวัติศาสตร์อื่น ๆ ชี้ให้เห็นว่า พระบรมมหาราชวังและพระราชวังมีเนื้อที่ใหญ่มากและมีผลต่อสภาพพื้นที่การใช้ดินในกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1890, 1900 และ 1910 ดังเห็นจากตัวอย่างดังต่อไปนี้

รายชื่อ	พื้นที่ (ตารางวา)
พระบรมมหาราชวัง	54,704
สราญรมย์	2,344
ดุสิต	56,720
สวนสุนันทา	48,855
สวนกวาง	12,506
สวนกุหลาบ	24,740
ปารุสกวัน	13,380

แหล่งที่มา : [กจช. สำนักนายกรัชมณฑรี 0201.94.5/1 (1931-1932)]

กล่าวโดยสรุป ผลของการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในช่วง 1868-1925 นั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการขยายตัวของการค้าและการลงทุน (ดังจะได้กล่าวต่อไป) ซึ่งมีผลสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองจาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” และมีผลต่อการสร้างความเจริญในพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ ดังจะเห็นได้จากพื้นที่ก่อสร้าง (built-up area) ในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในปี ค.ศ. 1923 พื้นที่ก่อสร้างในเขตเมืองกรุงเทพฯ ได้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญดังต่อไปนี้

- (1) พื้นที่เขตเมืองเก่า ในบริเวณกำแพงเมืองคือ สำเพ็งและพระนคร
- (2) สวนดุสิต บริเวณริมคลองสามเสน พญาไทและปทุมวัน และ
- (3) บางรัก สีพระยา และสีลม [ประชุมกฎหมายประจำศก เล่มที่ 36 (2472)

หน้า 100-101]

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ (1925-1932)

ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1925-1932 นั้น ซึ่งตรงกับรัชสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับช่วงปี ค.ศ. 1910-1915 การสร้างถนนมีเพียงจำกัดอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ผังพระนคร ทว่ายังได้ขยายไปยังกรุงเทพฯ ผังธนบุรี และจังหวัดนนทบุรี นอกจากนี้ยังมีการสร้างสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เพื่อเชื่อมสองจังหวัดเข้าด้วยกันด้วย

ประวัติการสร้างถนนของกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1925-1932 มีโดยสังเขปดังต่อไปนี้ [รวบรวมจาก นิจ 2525 : 35-39]

ถนน 3 สายในท้องที่อำเภอปทุมวัน ซึ่งมีมูลเหตุจากการเกิดเพลิงไหม้ในท้องที่ตำบลวัดแค (วัดดวงแขในปัจจุบัน) อำเภอปทุมวันเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1926 ทางกรมปัญหาความแออัดคับคั่งของบ้านเรือน ความขาดแคลนถนนหลวง มีเพียงตรอกซอยเล็ก ๆ ทำให้การสัญจรไปมาไม่สะดวก ไม่เอื้ออำนวยต่อการบำรุงอนามัยและการป้องกันความปลอดภัย ใน ค.ศ. 1927 รัฐบาลจึงกำหนดโครงการตัดถนน 3 สายดังกล่าว คือ

สายที่ 1 ตัดต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไปบรรจบถนนรองเมือง เป็นถนนกว้าง 22 เมตร ยาวประมาณ 525 เมตร

สายที่ 2 ตั้งต้นจากถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลางเป็นถนนขนาดกว้าง 22 เมตร เช่นเดียวกัน ยาวประมาณ 665 เมตร

สายที่ 3 ตั้งต้นจากถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมือง เป็นถนนกว้าง 22 เมตร เหมือนสองสายแรก ยาวประมาณ 535 เมตร และด้วยมูลเหตุเดียวกันนี้ รัฐบาลได้วางโครงการตัดถนนในท้องที่ต่าง ๆ อีกดังนี้

ถนน 7 สาย ในย่านสี่แยกมหานาค ซึ่งเริ่มโครงการใน ค.ศ. 1930 ได้แก่

สายที่ 1 ขยายตรอกเก่าริมถนนกรุงเกษมเข้าไปหาสุเหร่าแขกให้กว้างขึ้นอีกเป็น 6 เมตร ยาวประมาณ 90 เมตร

สายที่ 2 ถมคูตั้งแต่สะพานเจริญราษฎร์ไปบรรจบสายที่ 6 ให้เป็นทางเดินกว้าง 6 เมตร ยาวประมาณ 210 เมตร

สายที่ 3 ตัดทางเดินไปตามริมคลองมหานาคตั้งแต่เชิงสะพานเจริญราษฎร์ ไปจนสุดเขตที่เพลิงไหม้และเลยต่อไปบรรจบสายที่ 7 กว้าง 4 เมตร ยาวประมาณ 230 เมตร

สายที่ 4 ขยายทางเดินเก่าจากสายที่ 3 ไปบรรจบสายที่ 6 ให้เป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 200 เมตร

สายที่ 5 ขยายทางเดินในป่าช้าแยกจากสายที่ 7 ไปบรรจบสายที่ 4 และตัดต่อไปออกถนนกรุงเกษมตรงปากตรอกเก่าให้เป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 240 เมตร

สายที่ 6 ถมคลองจากถนนกรุงเกษมไปบรรจบสายที่ 7 ให้เป็นถนนกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 280 เมตร

สายที่ 7 ขยายทางเดินเก่าจากถนนบำรุงเมืองไปบรรจบสายที่ 3 ให้เป็นถนนกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 380 เมตร

ถนนสองสายในย่านเยาวราช เริ่มโครงการ ค.ศ. 1931 คือ

สายที่ 1 เริ่มจากถนนเยาวราชไปออกถนนสำเพ็ง ถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 140 เมตร

สายที่ 2 เริ่มจากถนนราชวงศ์ไปออกนอกคลองถม จักรวรรดิ ถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 170 เมตร

ถนน 3 สายในท้องที่อำเภอป้อมปราบฯ ระหว่างถนนวรจักรกับถนนหลวง เริ่มโครงการ ค.ศ. 1932 ได้แก่

สายที่ 1 เริ่มจากถนนวรจักรด้านใต้วัดดิศานุการามถึงถนนอิฐหน้าวิหาร วัดดิศานุการาม

สายที่ 2 เริ่มจากถนนหลวงไปบรรจบปลายถนนสายที่ 1

สายที่ 3 เริ่มจากถนนหลวงไปบรรจบตอนกลางถนนสายที่ 1 ถนนทั้ง 3 สาย กว้าง 10 เมตร ส่วนความยาวประมาณ 140 เมตร 110 เมตร และ 120 เมตร ตามลำดับ

ถนน 4 สายในย่านถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช และถนนปทุมคงคา เริ่มโครงการ ค.ศ. 1932 เช่นกัน คือ

สายที่ 1 ตั้งแต่ถนนปทุมคงคาถึงถนนเจริญกรุงตอนสามแยกตอนหนึ่ง และจากถนนพระรามที่ 4 ตอนสะพานเจริญสวัสดิ์ถึงถนนเจริญกรุงตอนสามแยกอีกตอนหนึ่ง เป็นถนนขนาดกว้าง 16 เมตร ยาวประมาณ 410 เมตร

สายที่ 2 ตั้งต้นตั้งแต่ถนนทรงวาดตอนถนนพาดสายถึงถนนเจริญกรุง ตอนสามแยก เป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 255 เมตร

สายที่ 3 ตั้งต้นแต่ถนนปทุมคงคาถึงถนนสำเพ็งตอนตรอกวัดอภัยราชบำรุงเป็นถนน ขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 145 เมตรกับให้มีลานตรงที่ถนนสายที่ 1 และที่ 2 มารวม กันที่ถนนเจริญกรุงตอนสามแยก มีขนาดกว้างประมาณ 50 เมตร ยาวประมาณ 60 เมตร

สายที่ 4 ตั้งต้นแต่ถนนราชวงศ์ ถึงถนนคลองศาลเจ้าใหม่ถมเป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 120 เมตร

กับให้ขยายตรอกเต้าจากถนนเยาวราชถึงถนนสำเพ็ง มีขนาดกว้าง 6 เมตร ยาว ประมาณ 110 เมตร

ถนนหลวงในตำบลมหาพฤฒาราม 1 สาย เนื่องจากท้องที่ตั้งแต่บางรักถึงสามแยกเป็น แหล่งชุมนุมการค้าใหญ่ แต่มีถนนตัดผ่านเพียงสายเดียว คือ ถนนเจริญกรุงจึงสมควรสร้างถนน เพิ่มเติมเพื่อผ่อนคลายความคับคั่งของถนนเจริญกรุง และเพื่อความสะดวกในการบำรุงรักษา ความสะอาด และป้องกันภัยอันตรายใน ค.ศ. 1927 รัฐบาลจึงมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทย ตัดถนนตั้งแต่เชิงสะพานพิทยเสถียรไปออกถนนพระรามที่ 4 หน้าลานสถานีรถไฟหัวลำโพง เป็นถนนกว้าง 17 เมตร ยาว 690 เมตร

ถนนวิสุทธิกษัตริย์ รัฐบาลออกพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดิน และอสังหาริม ทรัพย์อย่างอื่นเพื่อตัดถนนวิสุทธิกษัตริย์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม ค.ศ. 1928

ใน ค.ศ. 1929 เริ่มโครงการตัดเชื่อมถนนบางสายในท้องที่ตั้งแต่ถนนจักรเพชรถึง คลองผดุงกรุงเกษม เพื่อเตรียมรับการขยายตัวของการจราจร เมื่อโครงการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์แล้วเสร็จ โดยแบ่งพื้นที่เป็น 3 ตอนดังนี้

- | | |
|---------|--|
| ตอนต้น | ตัดถนนจากถนนจักรเพชรไปออกถนนราชวงศ์ |
| ตอนกลาง | ขยายถนนทรงวาด และถนนปทุมคงคาไปออกถนนเจริญกรุง |
| ตอนปลาย | ตัดถนนจากถนนเจริญกรุงไปถึงคลองผดุงกรุงเกษม ข้ามคลองไปจด ถนนสายที่ตัดมาจากวัดมหาพฤฒาราม ถนนมีความกว้าง 20 เมตร ยาว 2,000 เมตร |

ในปีเดียวกันนี้ก็เริ่มโครงการตัดถนนซอย 3 สาย จากถนนสุริวงศ์ไปจดคลองสีลม เพื่อ บรรเทาความแออัดของถนนเจริญกรุงย่านบางรัก และเพื่อให้การระบายน้ำในถนนสุริวงศ์ดีขึ้น

ค.ศ. 1930 เริ่มตัดถนนตั้งแต่ถนนสุริวงศ์ตอนร่วมกับถนนเจริญกรุงไปจรดริมแม่น้ำ เจ้าพระยา เป็นถนนกว้าง 20 เมตร ยาว 270 เมตร เพื่อให้การจราจรและการรับส่งสินค้า ติดต่อกันได้สะดวก ทั้งทางบกและทางน้ำ และเมื่อให้มีการระบายน้ำในถนนสุริวงศ์และถนน เจริญกรุงตอนกลาง

ในปี 1932 ขยายถนนคลองถมจักรวรรดิจาก 10 เมตร ให้มีขนาดกว้าง 15 เมตร และในปีเดียวกันนี้มีถนนเชื่อมพระนครกับธนบุรี การตัดและขยายถนนมีเขตแนวดังต่อไปนี้

- สายที่ 1 กว้าง 40 เมตร ยาว 4,800 เมตร ตั้งแต่ลาดเชิงสะพานพระพุทธรูปยอดฟ้า
ตรงไปคลองดาวคะนอง
- สายที่ 2 กว้าง 23 เมตร ยาว 4,900 เมตร ตั้งแต่ด้านตะวันตกของวัดอมรินทร์ มา
ทางถนนบ้านขมิ้น ข้ามคลองบางกอกใหญ่มาทางหลังวัดกัลยาณมิตร ผ่าน
ถนนสายที่ 1 ที่จักรวรรดิกว้าง 80 เมตร ไปรวมถนนสายที่ 4
- สายที่ 3 กว้าง 23 เมตร ยาว 5,300 เมตร ต่อจากถนนสายที่ 2 ที่วัดอมรินทร์
ไปทางทิศตะวันตกเฉียงลงมาทางสะพานเจริญพาศน์ ผ่านถนนสายที่ 1 ที่
จักรวรรดิกว้าง 80 เมตร ไปรวมถนนสายที่ 4
- สายที่ 4 กว้าง 30 เมตร ยาวประมาณ 2,900 เมตร ตั้งแต่ท่าสินคำริมแม่น้ำ
เจ้าพระยา กว้าง 150 เมตร ยาว 170 เมตร มาผ่านถนนสายที่ 1, 2, 3
ที่วงเวียนกว้าง 180 เมตร ไปจดคลองบางกอกใหญ่มีท่าสินคำกว้าง
150 เมตร ยาว 170 เมตร

ตัดถนนซอย 6 สาย จากริมแม่น้ำเจ้าพระยา คือ

- สายที่ 5 กว้าง 16 เมตร ยาว 830 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางใต้โรงพยาบาลศิริราช
ไปผ่านถนนสายที่ 2 ตรงไปตัดถนนสายที่ 3
- สายที่ 6 กว้าง 16 เมตร ยาว 830 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางด้านเหนือของกำแพง
พระราชวังเดิมไปผ่านถนนสายที่ 2 ไปออกถนนสายที่ 3
- สายที่ 7 กว้าง 16 เมตร ยาว 730 เมตร ตั้งแต่ปากถนนด้านใต้ของวัดกัลยาณมิตร
ริมแม่น้ำไปผ่านถนนสายที่ 2 ไปออกสายที่ 3
- สายที่ 8 กว้าง 16 เมตร ยาว 330 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางด้านเหนือของโบสถ์
ซังตาครูซ ตรงไปออกถนนสายที่ 2
- สายที่ 9 กว้าง 24 เมตร ยาว 970 เมตร ตั้งแต่ท่าราชวงศ์ข้ามจากริมแม่น้ำไปผ่าน
ถนนสายที่ 2 ตรงผ่านสายที่ 3 ถึงสายที่ 4
- สายที่ 10 กว้าง 16 เมตร ยาว 500 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำตรงปากคลองคูใต้วัด
ทองธรรมชาติ ปลายไปออกถนนสายที่ 2

และขยายถนนตรีเพชรจากถนนพาหุรัด มาร่วมถนนจักรเพชรให้กว้างออกไปเป็น
27.50 เมตร ยาว 385 เมตร

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงปี 1925-1932

แม้ว่าจะอยู่ในช่วงของเศรษฐกิจตกต่ำ (ในทศวรรษ 1930) ช่วงของการเปลี่ยนแปลง
การปกครองในปี 1932 การสร้างถนนในกรุงเทพฯ (และธนบุรี) ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย เมื่อ
เทียบกับช่วงปี 1910-1925 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงนี้ คือ

ประการแรก การตั้งถิ่นฐานของชุมชนในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกไปอย่างมากใน
กรุงเทพฯ รอบนอก ดังจะเห็นว่าการสร้างถนนใหม่ ๆ ในช่วงนี้ได้ครอบคลุมไปยังพื้นที่ชานเมือง

มากขึ้น อาทิเช่น ธนบุรี (โดยเฉพาะในเขตอำเภอบางกอกน้อยและบางกอกใหญ่) และบางเขน ตารางที่ 4.24 ข้างล่างนี้แสดงถึงการกระจายตัวของพลเมืองในกรุงเทพฯ ตามอำเภอต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 1930

ตารางที่ 4.24 การกระจายตัวของประชากรและการใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ ปี ค.ศ. 1930

อำเภอ	ประชากร	พื้นที่ที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม (ไร่)	พื้นที่สวนและผัก ผลไม้ (ไร่)	พื้นที่เพาะปลูกข้าว (ไร่)
<u>ฝั่งพระนคร</u>				
พระนคร	80,834	990	-	-
สัมพันธวงศ์	67,669	540	-	-
บางรัก	59,712	1,589	245	7
ป้อมปราบ	58,454	710	12	-
นางเลิ้ง	28,692	825	-	-
ดุสิต	33,004	3,225	1,500	1,250
พระทุมวัน	42,206	2,476	230	312
บ้านหวาย	44,639	2,500	7,038	3,500
บางซื่อ	35,838	2,130	9,297	34,777
บางเขน	10,384	1,966	103	46,204
บางกะปิ	17,978	2,851	516	81,467
พระโขนง	27,846	4,730	7,874	76,132
รวม	511,315	24,505	26,815	243,649
<u>ฝั่งธนบุรี</u>				
บางกอกน้อย	20,647	463	4,543	-
บางกอกใหญ่	13,542	639	2,921	-
บางพลัด	15,128	246	6,265	-
บางยี่เรือ	15,779	760	1,625	-
คลองสาน	24,221	719	2,072	-
บุคคโล	10,270	163	3,101	-
บางขุนเทียน	26,494	ไม่มีข้อมูล	60,950	33,150
ตลิ่งชัน	18,602	2,702	13,295	33,022
ภาษีเจริญ	31,968	4,591	15,230	42,713
รวม	176,651	10,283	110,002	108,885
รวมทั้งสิ้น	687,966	34,788	136,817	352,534

แหล่งที่มา : [กช. กระทรวงการคลัง 0301.101/13 (1931)]

จากตารางที่ 4.24 ชำ้ดั้นแสดงว่า ในปี ค.ศ. 1930 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 687,966 คน โดยจำแนกเป็นประชากรที่อาศัยอยู่ทางด้านฝั่งพระนครเท่ากับ 511,315 คน และฝั่งธนบุรีเท่ากับ 176,651 คน และหากเทียบกับประชากรในปี ค.ศ. 1913 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 365,492 คน หรือในระหว่างปี ค.ศ. 1913-1930 ประชากรของกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 3.79 ต่อปี โดยที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ เช่น บางกอกใหญ่ บางกอกน้อย และบางเขนนั้นมีพลเมืองอยู่ประมาณ 13,000 - 20,000 คน นอกจากนี้ พื้นที่ของกรุงเทพฯซึ่งในอดีตเป็นพื้นที่เพื่อการกสิกรรมและรกร้างว่างเปล่า ได้ถูกเปลี่ยนแปลงและพัฒนาให้กลายเป็นพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ในปี ค.ศ. 1930 พื้นที่ชานเมืองเหล่านี้ก็มีสัดส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อการดังกล่าวสูงพอสมควร การใช้ที่ดินในบางเขน บางกอกใหญ่ และบางกอกน้อย เท่ากับ 1,966 ไร่ 639 ไร่ และ 463 ไร่ ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของประชากร จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับการเพิ่มขึ้นของการสร้างถนน

ประการที่สอง หากพิจารณาในแง่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีผลสำคัญต่อการสร้างอุปสงค์ในการสร้างถนนนั้น ในปี ค.ศ. 1930 ประมาณว่าทางด้านฝั่งธนบุรีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมอันประกอบไปด้วยพื้นที่สวน ผัก และผลไม้มีสูงถึงเกือบ 220,000 ไร่ (ตารางที่ 4.24) การสร้างถนนจึงมีวัตถุประสงค์สำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการขนส่งพืชผัก ผลไม้ที่เน่าเสียได้ง่ายจากฟาร์มมาสู่ตลาดกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกหรือการบริโภคภายในประเทศ นอกจากนี้ การสร้างถนนย่อมมีผลต่อการลดต้นทุนการขนส่งและมีผลต่อการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกรุงเทพฯฝั่งพระนครและธนบุรี ตลอดจนพื้นที่ข้างเคียงให้มีมากยิ่งขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในทศวรรษ 1920 และทศวรรษ 1930 นั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจทางด้านพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวย่อมเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างถนนเพื่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ดังจะเห็นว่า หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) ชาวต่างชาติได้นำเครื่องจักรทันสมัยเข้ามาเพื่อตั้งโรงงานเพื่อผลิต ยาสูบ สบู่ ตลอดจนสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ประปา และสถานีไฟฟ้า [ศิลปวัฒนธรรม 2527: 74] ในขณะเดียวกัน รัฐเริ่มมีบทบาทโดยตรงในทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การผลิตมากขึ้น ในทศวรรษ 1920 อาทิเช่น กองทัพบกได้นำเข้าอุปกรณ์ผลิตกระดาดมากขึ้น โดยตั้งโรงงานอยู่ที่ตำบลสามเสน โดยสมรรถนะการผลิตประมาณ 1 ตัน ต่อวัน หลังจากนั้นเป็นต้นมา รัฐได้ดำเนินกิจการก่อสร้างโรงงานประปา และ โรงไฟฟ้าที่ตำบลสามเสน [ศิลปวัฒนธรรม 2528:74]

หลักฐานทางประวัติศาสตร์ได้ชี้ให้เห็นว่า ประมาณทศวรรษที่ 1920 มีโรงงานต่าง ๆ เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ มากมาย เมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้านั้น โรงงานที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ อาทิเช่น โรงงานผลิตตะปู สบู่ ยาสูบ ดอกไม้ไฟ ทำอิฐ ยา รองเท้า ไม้ขีดไฟ เพอร์นิเจอร์ ฟอกหนัง รองเท้า ปูนซีเมนต์ไทย ฯลฯ

ประการที่สาม การขยายตัวของ การสร้างถนนมาจากการเพิ่มขึ้น บทบาททางเศรษฐกิจของท่าเรือกรุงเทพฯ ด้วยเหตุที่พัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ขึ้นอยู่ภาคการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของเรือที่เทียบท่าที่กรุงเทพฯ ย่อมมีผลโดยตรงต่อการสร้างถนน เพราะถนนมีผลต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ถนนจึงเป็นสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ถนนและแม่น้ำลำคลองจึงเปรียบเสมือนเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้กรุงเทพฯ มีฐานะเป็นท่าเรือแห่งชาติ และศูนย์กลางการค้า ภายในและการค้าระหว่างประเทศ สถิติท่าเรือที่เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ แสดงให้เห็นว่า ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้มีบทบาทสำคัญยิ่งนับแต่กลางทศวรรษ 1920 เป็นต้นมา ดังจะเห็นว่า ในปี ค.ศ. 1865 เรือต่างชาติที่เข้าเทียบท่าเรือมีเพียง 305 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 887 ลำ ในปี 1874 และเพิ่มขึ้นเกือบเป็น 1,251 ระหว่างปี ค.ศ. 1900-1904 เพิ่มขึ้นเป็น 1,553 ลำ ระหว่างปี ค.ศ. 1905-1909 เพิ่มขึ้นเป็น 1,657 ลำ ในปี ค.ศ. 1910-1914 เพิ่มขึ้นเป็น 1,813 ลำ ในปี ค.ศ. 1915-1919 เพิ่มขึ้นเป็น 1,772 ลำ ในปี ค.ศ. 1920-1924 เพิ่มขึ้นเป็น 2,119 ลำ ในปี ค.ศ. 1925-1929 และเพิ่มขึ้นเป็น 2,476 ลำ ในปี ค.ศ. 1930-1934 [กจช. B.P.P. Diplomatic and Consular Report Various Years; Bangkok Calender annually (1910-34); Thailand Statistical Year Book Various Years].

นอกจากการค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนเรือที่เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ แล้ว จำนวนท่าเรือเอกชน (Private Wharves) ในกรุงเทพฯ ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทศวรรษ 1920 มีท่าเรือเอกชนมากกว่า 40 แห่ง ผลที่ตามมาก็คือ มีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพื่อสนองตอบการขยายตัวของท่าเรืออย่างรวดเร็วนั่นเอง [The Directory for Bangkok and Siam for 1929 : 183]

ประการที่สี่ การสร้างทางรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพราะระบบการขนส่งรถไฟต้องอาศัยระบบถนนเป็นผู้ป้อน (roads as feeders) สินค้าเพื่อออกจำหน่ายไปยังต่างจังหวัด รถไฟสายแรกเป็นรถไฟของบริษัทเอกชนสร้างขึ้นเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ในปี ค.ศ. 1893 หลังจากนั้นการสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐบาล ซึ่งในปี ค.ศ. 1900 เป็นการสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐบาลเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับโคราช หลังจากนั้นก็สร้างรถไฟเชื่อมกับหลายจังหวัดในภูมิภาคต่าง ๆ

ระหว่างปี ค.ศ. 1925 ถึง 1932 ถนนหลายสายได้ถูกสร้างเพื่อเป็นผู้ป้อนแก่สถานีรถไฟย่านชานเมืองกรุงเทพฯ อาทิเช่น บริเวณบางเขน หลักสี่ และดอนเมือง ซึ่งสถานียังกล่าวเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญเพื่อไปยังจังหวัดในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้น เพื่อสนับสนุนการขนส่งและการค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างถนนเพื่อป้อนกับสถานีรถไฟ

ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการสร้างถนนในช่วง ค.ศ. 1925-1932 ที่สำคัญโดยสังเขปมีดังต่อไปนี้ คือ

ถนนเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ ดังจะเห็นว่า ในบริเวณที่มีการกระจุกตัวของการสร้างถนน ย่อมมีผลต่อการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และมีผลสำคัญอย่างยิ่งต่อการขยายตัวของธุรกิจจากริมแม่น้ำมาสู่ถนนมากขึ้น สถิติของการใช้ที่ดินในปี ค.ศ. 1930 แสดงให้เห็นว่า พื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย มีความหนาแน่นสูงในบริเวณย่านอำเภอพระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก และป้อมปราบ [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)] ซึ่งในย่านดังกล่าวเป็นย่านซึ่งคนจีนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ความหนาแน่นของพื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมในบริเวณนี้มีมาก กล่าวคือ อำเภอพระนคร เท่ากับ 37.6 คน ต่อไร่ สัมพันธวงศ์ เท่ากับ 93.7 คนต่อไร่ บางรักเท่ากับ 25.9 คนต่อไร่ และ ป้อมปราบเท่ากับ 53.4 คนต่อไร่ ในขณะที่พื้นที่เพื่อการเกษตรในย่านดังกล่าวมีเพียงจำนวนน้อย [คำนวณจาก กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

นอกจากนี้ถนนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ไปยังเขตชานเมือง ในปลายทศวรรษ 1920 นั้น การเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกจากย่านธุรกิจใจกลางเมือง อันได้แก่ อำเภอสัมพันธวงศ์ อำเภอพระนคร อำเภอป้อมปราบ อำเภอประทุมวัน อำเภอนางเลิ้ง และอำเภอบางรัก ไปยังเขตชานเมืองมากยิ่งขึ้น เช่น อำเภอกลองสาน และบางยี่เรือ เป็นต้น [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/8 (1927-1929)]

ทำไมพื้นที่ของถนนในกรุงเทพฯ จึงมีน้อย

แม้ว่าจะมีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากในกรุงเทพฯ ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1890-1932 พื้นที่ของการใช้ถนนในกรุงเทพฯ ยังมีอยู่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพฯ หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงว่า แม้ว่าในปี ค.ศ. 1930 การใช้พื้นที่ดินเพื่อการก่อสร้างถนนยังคงมีน้อยมาก กล่าวคือ พื้นที่ถนนเมื่อคิดเป็นร้อยละของพื้นที่ทั้งหมดในกรุงเทพฯ มีเพียงประมาณไม่เกินร้อยละ 5 หรือกล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1930 พื้นที่ถนนในกรุงเทพฯ มีทั้งสิ้นเท่ากับ 9,859 ไร่ ในขณะที่พื้นที่ทั้งหมดเท่ากับ 241,768 ไร่ [กจช. กระทรวงนครบาล 0301.1.1/13 (1931)] หากเทียบกับพื้นที่การใช้ถนนกับมหานครชั้นนำของโลก อาทิเช่น ลอนดอน นิวยอร์ก ปารีส นั้น พื้นที่การใช้ถนนของกรุงเทพฯ นับได้ว่ามีสัดส่วนที่ต่ำมาก เพราะว่า มหานครดังกล่าวมีพื้นที่ถนนถึงร้อยละ 20-30 ของพื้นที่ทั้งหมด

พื้นที่การใช้ถนนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับต่ำมากแม้ว่าระยะเวลาจะล่วงเลยมาถึงปัจจุบันแล้วก็ตาม เหตุผลสำคัญบางประการที่ส่งผลให้พื้นที่การใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับต่ำมากมีสาเหตุสำคัญอย่างน้อย 2 ประการ กล่าวคือ

ประการแรก การก่อสร้างถนนของกรุงเทพฯ ในอดีตมักจะก่อสร้างเป็นคู่ขนานของลำคลองเป็นสำคัญ หรือในบางกรณีก็จะสร้างถนน โดยการถมคลองก่อนแล้วจึงค่อยสร้างถนน ภายหลัง เหตุที่กิจกรรมการสร้างถนนมักจะคู่ขนานกับคลองหรือ ถมคลองแล้ว สร้างถนนเพราะว่า การตั้งถิ่นฐานของชุมชน ในอดีตนั้นมักจะตั้งถิ่นฐานข้างคลองเป็นสำคัญ ดังนั้นการสร้าง

ถนนจึงไม่มีทางออกเพราะการสร้างคลองสมัยก่อนมักจะตัดเข้าพื้นที่ทำการเพาะปลูก เรียกวสวนไรรณา เป็นต้น ในระยะเวลาต่อมาเมื่อเขตเมืองขยายออกไปมากขึ้น จึงไม่สามารถที่จะตัดถนนเพื่อรองรับการขยายตัวอย่างมีระบบได้ และในหลายกรณีการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด หรือการขยายตัวของเมืองกระทำได้โดยการตัดถนนซอยเป็นจำนวนมาก เพื่อเปิดพื้นที่ออกไป ผลที่ตามมาก็คือ พื้นที่ของถนนในกรุงเทพฯ จึงมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

ประการที่สอง การก่อสร้างถนนมักจะเกี่ยวข้องกับการลงทุนโดยตรงของพระคลังข้างที่ ด้วยเหตุที่พระคลังข้างที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการก่อสร้างห้องแถว ตลาดสดเป็นจำนวนมาก การตัดถนนในกรุงเทพฯ ในหลายกรณีมักจะเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการลงทุนของพระคลังข้างที่ เพราะการตัดถนนนำมาซึ่งราคาที่ดินสูงขึ้น ซึ่งถือว่าการเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินให้กับผู้ลงทุน ด้วยเหตุนี้การสร้างถนนของกรุงเทพฯ มักจะกระจุกตัวในพื้นที่ที่พระคลังข้างที่ถือครองที่ดินเป็นส่วนใหญ่ อาทิเช่น บริเวณ อำเภอมะนัง สัมพันธวงศ์ บางรัก ป้อมปราบ นางเลิ้ง และดุสิต ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมักจะเป็นพื้นที่ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูง ดังนั้นกล่าวโดยสรุป การตัดถนนจึงเปรียบเสมือนการลงทุนของพระคลังข้างที่ หรือได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจในแง่ของประโยชน์ของเอกชน (Private Benefit) ในขณะที่พื้นที่ที่อยู่ห่างไกลออกไปจากใจกลางเมืองและเป็นพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำ เพราะราคาที่ดินต่ำ ดังนั้น พื้นที่ในเขตอำเภอ ดลสังข์ บางยี่เรือ พระโขนงจึงขาดแคลนถนนเป็นจำนวนมาก

ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการก่อสร้างถนน (1868-1932) : การกลับมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งของการสร้างถนนในช่วงปี ค.ศ. 1861-1932 โดยจะแบ่งหัวข้อการนำเสนอเป็น 3 หัวข้อ คือ

- (1) ผลกระทบทางด้านการลงทุนในที่ดินและการสร้างห้องแถว
- (2) ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุน
- (3) ผลกระทบทางด้านการขนส่ง

(1) ผลกระทบทางด้านการลงทุนในที่ดินและการสร้างห้องแถว

การตัดถนนในกรุงเทพฯ ส่งผลให้ระดับราคาที่ดินที่ถนนตัดผ่านได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ราคาที่ดินที่สูงขึ้นได้ดึงดูดให้เจ้านายและขุนนางชั้นผู้ใหญ่ได้หันมาลงทุนในการเก็งกำไรซื้อที่ดินและกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เช่น ห้องแถว ตลาดสด การสำรวจราคาที่ดินในกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1905-1911 แสดงว่า ราคาที่ดินสูงสุดจะอยู่ในบริเวณที่ถนนได้ตัดผ่าน (ดังแสดงในตารางที่ 4.25)

ตารางที่ 4.25 ราคาของที่ดินในกรุงเทพฯ (1905-1911)

หน่วย : บาทต่อตารางวา

ค.ศ.	I : ที่ดินที่อยู่บริเวณถนนตัดผ่าน	ค.ศ.	II : ดินที่ไม่อยู่ในบริเวณที่ถนนตัดผ่าน
1905	200 ถนนเจริญกรุง	1905	12 ตำบลสี่ลม
1905	293 ถนนสุริวงค์	1908	2 ตำบลสี่ลม
1910	450 ถนนราชวงศ์	1910	20 ตำบลสี่ลม
1910	300 ย่านสำเพ็ง	1910	50 ตำบลถนนพาหุรัด
1910	170 ถนนจักรวรรดิ	1911	59 ตำบลถนนตรอกสิบเบี้ย
1910	400 ถนนสำเพ็ง	1911	20 ตำบลบางประแก้ว
1911	300 ถนนหลวง	1911	6 ตำบลบางรัก
1911	160 ถนนเจริญกรุง	1911	18 ตำบลวัดญวนกุ่มโลกีย์
1911	300 ตลาดข้าวสารสามเพ็ง	1911	2 ตำบลบางพงษ์
1911	500 ถนนราชวงศ์	1911	2-6 ตำบลบางซื่อ

แหล่งที่มา : [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 1 (1909); กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 2 (1909-10); กจช. กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 3 (1913)]

ตัวอย่างดังกล่าวข้างต้นแสดงว่า ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นสูงเมื่อที่ดินอยู่บริเวณที่มีถนนตัดผ่าน หากเทียบกับราคาที่ดินที่ไม่มีถนนตัดผ่าน ราคาที่ดินจะสูงกว่ามากจนบางครั้งถึง 250 เท่า ตัวอย่างเช่น ในปี ค.ศ. 1911 ราคาที่ดินย่านที่มีถนนตลาดข้าวสารสำเพ็งตัดผ่านราคาตารางวาละ 500 บาท ในขณะที่ราคาที่ดินในย่านเหนือของตำบลสามเสนเท่ากับตารางวาละ 2 บาท ดังนั้นในย่านที่มีถนนตัดผ่านเป็นจำนวนมากย่อมมีผลให้ความเจริญได้กระจุกตัวมากขึ้น ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณตอนใต้ของถนนเจริญกรุง สีพระยา บางรัก สี่ลม สุรวงศ์ สำเพ็ง และป้อมปราบ เป็นต้น

พระคลังข้างที่กับการพัฒนาเศรษฐกิจกรุงเทพฯ

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่สำคัญเกี่ยวกับการสร้างการเจริญเติบโตและการพัฒนา กรุงเทพฯ ในตอนนี้จะกล่าวถึงประวัติและความเป็นมาของพระคลังข้างที่ (Privy Purse Bureau) โดยสังเขป

กรมพระคลังข้างที่ได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1890 จัดเป็นหน่วยงานระดับกรมที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ในอดีตพระคลังข้างที่ ได้ก่อตั้งขึ้นในรัชสมัยของรัชกาลที่ 2 หรือที่รู้จักกันในนามว่า “เงินข้างที่” และได้เปลี่ยนชื่อต่อมาว่า “พระคลังข้างที่” ในรัชสมัยรัชกาลที่ 3 หน่วยงานนี้ถือว่าเป็นหน่วยงานส่วนพระองค์ของพระมหากษัตริย์ เพราะว่ากษัตริย์สามารถใช้จ่ายเงินตามพระราชอัธยาศัย และ/หรือสามารถใช้จ่ายเพื่อกิจการลงทุนได้ รายได้ของรัฐได้ถูก

จัดสรรให้แก่กรมพระคลังข้างที่ คือ ในรัชสมัยรัชกาลที่ 4 ประมาณร้อยละ 5 ของรายได้ของรัฐ หรือประมาณ 2,000 ชั่ง (160,000 บาท) ในปี ค.ศ. 1890 ประมาณร้อยละ 15 ของรายได้ของรัฐ [ทวีศิลป์ 2528 : 124-128]

พระคลังข้างที่สามารถจับจองหรือครอบครองที่ดินได้หลายวิธี อาทิเช่น ครอบครองที่ดินสาธารณะอันประกอบไปด้วย ที่ว่างเปล่าหรือที่ที่เป็นของกระทรวงต่าง ๆ หรือที่ที่เป็นที่ตั้งของวังและพระราชวัง เป็นต้น นอกจากนี้พระคลังข้างที่สามารถรับจ้างนองจากเอกชน โดยที่พระคลังข้างที่ได้ให้เงินกู้ แก่ผู้ที่เอาอสังหาริมทรัพย์มาจำนอง ลูกค้ำส่วนใหญ่ของพระคลังข้างที่ส่วนใหญ่ ได้แก่ พ่อค้าชาวจีน เจ้าภาษีนายอากร ขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ ถ้าหากว่าลูกค้ำส่วนใหญ่ไม่สามารถชำระหนี้แก่พระคลังข้างที่ตามกำหนดเวลาได้ ทรัพย์สินย่อมตกแก่พระคลังข้างที่ ตัวอย่างที่ทรัพย์สินที่พระคลังข้างที่ยึดมาจากลูกหนี้ ได้แก่ ที่ดินของเจ้าพระยาเทเวศร์ ซึ่งอยู่บริเวณสะพานเทเวศร์นฤมิตร ประมาณ 5,321 ตารางวา โดยที่ดินผืนนี้เจ้าพระยาเทเวศร์ไม่สามารถหาเงินมาไถ่ถอนได้เป็นจำนวน 40,000 บาท ในปี ค.ศ. 1910 [กจช. กระทรวงการคลัง 9.2/14 (1912)] เจ้าพระยาสุรวงศ์ ได้ซื้อที่ดินข้างตลาดหัวลำโพงและได้นำมาจำนองกับพระคลังข้างที่ไว้เป็นจำนวนเงิน 16,000 บาท ในที่สุดก็ไม่สามารถไถ่ถอนได้ นอกจากนี้ยังมีเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ซื้อที่ประมาณ 23 ไร่ และบ้านบริเวณตำบลศาลาแดง โดยได้จำนองเอาไว้กับพระคลังข้างที่ด้วยเงินจำนวน 2,755 ชั่งและ 42 บาท (220,442 บาท) ซึ่งเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีไม่สามารถใช้หนี้คืนได้ ทรัพย์สินจึงตกเป็นของพระคลังข้างที่ [กจช. ร.5 กระทรวงการคลัง 8.1/39 (1897)]

พระคลังข้างที่สามารถที่จะซื้อที่ดินได้จากราษฎรทั่วไปโดยตรง และด้วยเหตุที่พระคลังข้างที่มีข้อมูลเกี่ยวกับการตักต้อน ราคาที่ดิน และข้อได้เปรียบในเรื่องแหล่งที่ตั้ง ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวส่งผลให้พระคลังข้างที่ได้สะสมซื้อที่ดินในพื้นที่เขตธุรกิจที่เหมาะสมแก่การลงทุนและค้าขาย ผลที่ตามมาก็คือ พระคลังข้างที่ได้ลงทุนซื้อที่ดินเพื่อสร้างตลาดและห้องแถวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในทศวรรษที่ 1890, 1900 และ 1910 ในพื้นที่ดังต่อไปนี้คือ บางรัก ราชวงศ์ สุริวงค์ ประทุมวัน พายูร์ดี สำเพ็ง สามเสน และบางลำพู ผลที่ตามมาก็คือ พระคลังข้างที่ได้ครอบครองพื้นที่ที่ดินในกรุงเทพฯ ที่เหมาะแก่การพาณิชย์กรรม ดังได้แสดงการถือครองที่ดินของพระคลังข้างที่ในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 การถือครองที่ดินของพระคลังข้างที่ในพื้นที่ธุรกิจที่สำคัญในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1902

อำเภอ	ตำบล	การถือครองที่ดิน (ไร่)
สามเพ็ง	ป้อมปราบศัตรูพ่าย สามยอด สัมพันธวงศ์ จักรวรรดิ ประทุมวัน	1,831
บางรัก	สาทร บางขวาง บ้านทวย	458
ภายในประตูเมือง	วัดชนะสงคราม พระราชวัง สำราญราษฎร์ พาหุรัด	86
ดุสิต	บางขุนพรหม นางเลิ้ง สามเสน	1,708
	รวม	4,083

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงเกษตรฯ 6/6153 (1913)]

ในฐานะที่พระคลังข้างที่เป็นผู้ถือครองที่ดินรายใหญ่ที่สุดในกรุงเทพฯ ดังนั้น พระคลังข้างที่จึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการสร้างความเจริญเติบโตแก่เมืองกรุงเทพฯ และการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพ เพราะเป็นหน่วยงานที่ทรงอิทธิพลต่อการตัดถนน การใช้ที่ดิน การลงทุน พัฒนาที่ดิน การสร้างตลาดและห้องแถว การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ ส่วนหนึ่งจึงได้รับอิทธิพลจากพระคลังข้างที่ และกษัตริย์ เพราะการสร้างถนนและห้องแถวมักจะไปควบคู่กัน หลักฐานทางประวัติศาสตร์หลายชิ้นได้แสดงให้เห็นว่า พระคลังข้างที่ได้ใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อที่ดินเพื่อสร้างห้องแถว หลังจากนั้นจึงตัดถนนเข้ามาในบริเวณห้องแถว เพื่อมีผลให้ราคาที่ดินและทรัพย์สินเพิ่มสูงขึ้น ดัชนีที่กลบับหนึ่งของ รัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงนเรศวรฤทธิ์ เกี่ยวกับการสร้างห้องแถวและสร้างถนนในปี ค.ศ. 1901 ดังต่อไปนี้

“๑. เรื่องซื้อที่ทำถนน แลตึกหลังตลาดเสาชิงช้า จำจะต้องเปนที่ตกลงกันโดยเร็ว ด้วยเหตุว่าตึกนั้นได้ก่อสร้างมาจนเกือบจะถึงพื้นชั้นบนแล้ว ไปติดประชันกันอยู่กับรั้วแลเรือนจาก ตึกนั้นคงจะแล้วในปีนี้ ถนนก็จำต้องแล้วด้วย ส่วนซื้อที่นั้นเปนเงินพระคลังข้างที่ แต่ตัวถนนต้องขอให้โยเงินมาจ่าย

๒. เรื่องถนนหลานหลวงที่จำเป็นจะต้องซื้อที่บ้าง แบ่งส่วนผู้ซึ่งเปนเจ้าของที่จะต้องลงทุนทำถนนบ้าง เงินที่จะซื้อที่เปนเงินพระคลังข้างที่แต่เงินที่จะทำถนนจะโยได้มากน้อยเท่าใดถึงยังไม่ตลอดถนนก็ตาม” [สำนักนายกรัฐมนตรี 2513 : 129]

สถิติของห้องแถวของพระคลังข้างที่ซึ่งมีอยู่อย่างกระจัดกระจายซึ่งแสดงถึงภาพของการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ. 1892-1910 มีดังต่อไปนี้ :

ปี ค.ศ. 1892 พระคลังข้างที่มีห้องแถวอยู่ 63 แห่ง สำหรับเก็บค่าเช่าบริเวณถนนบำรุงเมือง

ปี ค.ศ. 1899 พระคลังข้างที่ซื้อตลาดสดและห้องแถวจากกรมหมื่นภูธเรศธำรงศักดิ์ผู้ซึ่งทรัพย์สินได้ถูกยึดเข้าสู่กระทรวงการคลัง เนื่องจากขาดจ่านอง (โดยมีห้องแถวจำนวน 134 ห้อง) [กจช. กระทรวงการคลัง 9.1 3/11 (1900)]

ปี ค.ศ. 1900 พระคลังข้างที่มีห้องแถวจำนวน 215 ห้อง บริเวณถนนสามเสน และมีห้องแถวจำนวน 239, 133 และ 17 ห้อง บริเวณถนนซังฮั่นนอก (หรือเรียกว่า ราชวิถี) ดวงเดือนนอก (ถนนสุขุทัย) และถนนดาวช่าง ตามลำดับ [กจช. กระทรวงการคลัง 4.1/24 (1903)]

ปี ค.ศ. 1902 พระคลังข้างที่ก่อสร้าง ห้องแถวจำนวน 140 ห้อง ณ บริเวณ สำเพ็ง พาทูร์ต พลัปปลาไชย จักรวรรดิ และหัวลำโพง

ปี ค.ศ. 1902 พระคลังข้างที่ได้ก่อสร้างห้องแถวจำนวน 616 ห้อง บริเวณพื้นที่พระราชวังสวนดุสิต

ปี ค.ศ. 1909 พระคลังข้างที่มีแผนงานจะก่อสร้างห้องแถวจำนวนหลายร้อยห้อง ณ บริเวณ ตำบลสามเสน

ปี ค.ศ. 1910 พระคลังข้างที่ได้ซื้อห้องแถวจำนวน 20 ห้อง ณ บริเวณริมถนนเจริญกรุง ณ ราคา 96,000 บาท

แม้ว่าเราจะขาดข้อมูลอย่างสมบูรณ์ ของการสร้างห้องแถวในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นของ พระคลังข้างที่ หรือของเอกชน ตารางข้างล่างนี้แสดงถึงการกระจุกตัวของการก่อสร้างห้องแถว และ/หรือ บ้านในกรุงเทพฯ โดยจำแนกเป็นบ้านชนิดต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 1901 ซึ่งแสดงว่า กรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1900 ได้มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมากยิ่งขึ้น (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.27 จำนวนและชนิดของบ้านในกรุงเทพฯ ที่ตั้งอยู่ถนนสายสำคัญในปี ค.ศ. 1901

ชื่อถนน	บ้านที่หลังคาเป็น กระเบื้อง (หลัง)	บ้านที่หลังคาเป็น สังกะสี (หลัง)	บ้านที่หลังคาเป็นมุง จาก (หลัง)
เจริญกรุง	244	212	211
เพ็ญนคร	77	153	259
บำรุงเมือง	182	170	137
พาหุรัด	79	128	193
ถนนบริเวณรอบนอก กำแพงพระนคร	429	430	562
รวมทั้งสิ้น	1,010	1,093	1,263

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงนครบาล 5.5/5 (1901)]

ตารางที่ 4.27 ข้างต้น ยังแสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ได้เริ่มเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมากยิ่งขึ้น ในต้นทศวรรษที่ 20 และ/หรือ ได้เปลี่ยนจากเมืองสมัยเก่าที่เน้นบทบาททางด้านการปกครองและทหาร มาสู่เมืองที่มีพาณิชย์กรรมที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น เพราะว่าสัดส่วนของบ้านที่หลังคาเป็นกระเบื้องและบ้านที่หลังคาเป็นสังกะสี รวมกันถึง 2,103 หลัง มากกว่าบ้านที่มีหลังคามุงจากซึ่งมีเพียง 1,362 หลังเท่านั้น

การสร้างห้องแถวย่อมมีผลเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจในกรุงเทพฯ เพราะห้องแถวย่อมมีสมรรถนะในการเก็บสินค้า หรือมีพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ได้มากกว่าบ้านเรือนแพในอดีต เพราะฉะนั้นกิจกรรมทางธุรกิจอันประกอบไปด้วย การส่งออก-นำเข้า ร้านค้าปลีกและค้าส่งมักจะนิยมการใช้ห้องแถวเพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

หากพิจารณาถึงค่าเช่าห้องแถวในกรุงเทพฯ ค่าเช่าห้องแถวค่อนข้างจะมีราคาถูก ในปี ค.ศ. 1907 ค่าเช่าห้องแถวบริเวณริมถนนบำรุงเมือง และเจริญกรุงประมาณ 20-100 บาทต่อเดือน อัตราดังกล่าวจะถูกลงหากเป็นห้องแถวประเภทเป็นไม้ โดยที่ค่าเช่าอยู่ประมาณ 3-10

บาท ต่อหนึ่งห้อง ในระหว่างปี ค.ศ. 1900-1910 แรงงานไร้ฝีมือชาวจีนได้รับอัตราค่าจ้าง .75-1.00 บาทต่อวัน หากเขาอาศัยอยู่รวมกันค่าเช่าต่อคนก็จะยิ่งถูกลงไปอีกการที่อัตราค่าเช่าของห้องแถวค่อนข้างจะถูกและดึงดูดผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อย หลักฐานทางประวัติศาสตร์ได้แสดงให้เห็นว่า ห้องแถวหลายแห่งในกรุงเทพฯ เป็นที่อยู่อาศัยของคนมีรายได้น้อย อาทิเช่น ห้องแถวในบริเวณตลาดนางเลิ้ง ดังจะเห็นว่าในปี ค.ศ. 1901 ผู้เช่าห้องแถวจำนวน 97 ห้อง มีจำนวน 613 คน เป็นคนไทย 252 คน ส่วนคนจีนมีอยู่ 361 คน [สยามพร 2526 : 192] การกระจายตัวของอาชีพของบุคคลซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณนี้ที่สำคัญคือ ประกอบอาชีพค้าขาย 224 คน รับจ้าง 229 คน ทำงานในโรงบ่อนเบี้ยและทำหัวเบี้ยเป็นผู้ขายทั้งสิ้น 58 คน ส่วนรับจ้างเป็นพลตระเวนเป็นผู้ขายทั้งหมด 25 คน และมีเด็กอยู่ตามห้องแถวเหล่านี้ 80 คน อาชีพของคนไทยนอกจากรับจ้างเป็นพลตระเวนและรับราชการเป็นเสมียนแล้ว คนไทยที่เช่าห้องแถวตลาดนางเลิ้งยังทำการค้าขายบ้าง เช่น ขายหมาก พลุ บุหรี่ หมากสุมัด ขายข้าวแกง ขนมจีน ขนมต่าง ๆ กล้วย อ้อย ส้ม ขายแป้งน้ำมัน ขายข้าวเฒ่า กล้วยแขก ขายยายื่น นอกจากนี้ยังประกอบอาชีพเป็นหมอดู ช่างเขียน ช่างเย็บผ้า ดีเหล็ก ทำตุ๊กตาทำผ้าชี ช่างตัดผม และเป็นกุลี ส่วนคนจีนตั้งโรงรับจำนำเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ก็ทำการค้าขายสินค้าประเภทต่าง ๆ ตลอดจนเป็นแรงงานรับจ้างชุดคลอง ชุดดิน และเป็นกุลี [สยามพร 2526: 193-194]

เนื่องจากไม่มีสถิติของผลตอบแทนของการลงทุนการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่า เราสามารถที่จะสรุปได้ว่า อัตราค่าเช่าค่อนข้างถูกนั้น เป็นเพราะพระคลังข้างที่มีได้คิดค่าเช่าเพื่อแสวงหากำไรสูงสุด เพราะว่า พระคลังข้างที่แตกต่างจากหน่วยการผลิตของเอกชน ซึ่งมุ่งหวังกำไรสูงสุด บทบาทที่สำคัญประการหนึ่งของพระคลังข้างที่ (และกษัตริย์) ก็คือสนับสนุนให้ประชาชนมีที่อยู่อาศัยในราคาพอสมควร อย่างไรก็ตามแม้ว่าอัตราผลตอบแทนไม่น่าจะสูงมากนัก แต่ก็พอเพียงที่จะดึงดูดให้พระคลังข้างที่ลงทุนในการสร้างห้องแถว และมีผลอิทธิพลต่อการสร้างถนนในกรุงเทพฯ

(2) ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุน

ผลกระทบที่สำคัญของการสร้างถนนที่สำคัญคือ ผลที่มีต่อการขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุน หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงให้เห็นว่า การเก็บภาษีธุรกิจในสมัยนั้นคือภาษีตึกแพโรงร้าน หรือเรียกย่อ ๆ ว่า ภาษีโรงร้าน มักจะจัดเก็บได้สูงในบริเวณพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน ดังแสดงในตาราง 4.28 ข้างล่างนี้คือ

ตารางที่ 4.28 ภาษีโรงเรือนจำแนกตามอำเภอต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ 1911-1921

อำเภอ	1911 (บาท)	1919 (บาท)	1920 (บาท)	1921 (บาท)
สำเพ็ง	335,142			
บางรัก	24,246	39,827	45,602	43,331
ดุสิต	19,956	2,535	3,286	3,322
สาทร		23,761	24,473	22,898
สามเสน		1,078	1,297	1,254
สัมพันธวงศ์		38,521	49,349	49,806
พาทูร์		52,460	62,441	42,837
บางกะปิ		ไม่มีข้อมูล	535	971
จักรวรรดิ		88,149	117,667	109,384
ชนะสงคราม		13,949	22,280	19,452
ปทุมวัน		8,559	12,250	20,046
พญาไท		250	1,408	1,918
บางขุนพรหม		3,635	5,635	5,727
นางเลิ้ง		8,860	15,034	10,719
ป้อมปราบศัตรูพ่าย		32,250	32,617	28,383
บางเขน		ไม่มีข้อมูล	388	398

แหล่งที่มา : ปี ค.ศ. 1911 นำมาจาก [กช. ร.5 กระทรวงนครบาล 4.4/7 (1912)] และปี ค.ศ. 1919-1921 นำมาจาก [กช. ร.5 กระทรวงนครบาล 11.4/18 (1922)]

ตารางที่ 4.28 ข้างต้นแสดงว่า การเก็บภาษีโรงเรือนจะมียอดจัดเก็บสูงสุดในพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่านมาก อาทิเช่น สำเพ็ง ในปี ค.ศ. 1911 ในขณะที่ ในช่วงปี ค.ศ. 1919-1921 ภาษีโรงเรือนยังคงกระจุกตัว ณ บริเวณที่มีถนนตัดผ่านมาก อาทิเช่น พื้นที่บริเวณ พาทูร์ สัมพันธวงศ์ จักรวรรดิ ป้อมปราบศัตรูพ่าย (หรือเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของอำเภอสำเพ็งเดิม) สาทร เป็นต้น ในขณะที่พื้นที่ที่ขาดถนนตัดผ่านมีผลให้การจัดเก็บภาษีโรงเรือนต่ำ อาทิเช่น อำเภอสามเสน อำเภอบางเขน เป็นต้น

สถิติการซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดิน สะท้อนภาพถึงการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน เนื่องมาจากการตัดถนนตัดผ่าน ทั้งนี้เพราะว่า การก่อสร้างถนนย่อมมีผลต่อระดับราคาที่ดินที่สูงขึ้นเพราะราคาที่ดินสูงเป็นเครื่องสะท้อนภาพของความต้องการในการใช้ที่ดินเพื่อประกอบ การทางธุรกิจ ซึ่งมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง นั่นเอง ตารางที่ 4.29 แสดงว่า ในปี ค.ศ.

1910 มีการซื้อขายที่ดินตลอดจนการทำสัญญาซื้อ เงินกู้ เป็นจำนวนมากในพื้นที่อำเภอสำเพ็ง บางรัก และพระนคร โดยที่ สถิติมูลค่าการซื้อขายที่ดินสูงถึงมากกว่า 1 ล้านบาท 451,802 บาท และ 367,581 บาท ในท้องที่ดังกล่าวตามลำดับ ในขณะที่มูลค่าการกู้ยืมเงินก็ยังคงอยู่ในระดับสูง ในท้องที่ดังกล่าว กล่าวคือ มีมูลค่าสูงถึง 58,446 บาท และ 52,469 บาท และ 23,209 บาท [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1906-1910)] สถิติการเพิ่มขึ้นอย่างสูงของมูลค่าการซื้อขายที่ดิน และสัญญาเงินกู้สะท้อนให้เห็นถึง การขยายตัวของกิจกรรมทางธุรกิจและเศรษฐกิจในพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน เช่น สำเพ็ง พระนคร และบางรัก เป็นต้น ในขณะที่มูลค่าดังกล่าวมีแนวโน้มต่ำลงในอำเภอรอบนอก อาทิเช่น บางกะปิ บางซื่อ บางเขน และหนองแขม เป็นต้น

ตารางที่ 4.29 มูลค่าการซื้อขายที่ดินและสัญญาเงินกู้ ในปี ค.ศ. 1910

(หน่วย : บาท)

อำเภอ	มูลค่าการซื้อขายที่ดิน	สัญญาเงินกู้
พระนคร	367,581	58,446
สำเพ็ง	1,010,298	52,469
ดุสิต	130,070	31,582
บางรัก	451,802	23,209
บางกอกน้อย	1,600	7,340
บางกอกใหญ่	12,400	1,619
บางลำภูล่าง	-	8,738
บางกะปิ	-	338
บางซื่อ	1,489	7,660
บางเขน	-	6,351
บางขุนเทียน	1,840	3,114
ราชบุรณะ	1,600	-
ตลิ่งชัน	1,360	360
ภาษีเจริญ	3,360	2,325
หนองแขม	-	8,260

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1906-1910)]

(3) ผลกระทบทางด้านการขนส่ง

การสร้างถนนมีผลต่อการขยายตัวของการขนส่งทางบก ถนนและการขนส่งถือว่าเป็นพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในปลายศตวรรษที่ 19 พัฒนาการขนส่งทางบกเริ่มจากการมีรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ ไปยังสมุทรปราการ ในปี ค.ศ. 1892 หลังจากนั้นก็มีรถเมล์ แท็กซี่ และรถสามล้อ ในขณะที่รถยนต์นั้นแม้ว่าจะเริ่มใช้กันตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1900 (เจ้าของรถยนต์คันแรกคือ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี) แต่ก็จำกัดอยู่กับขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ ในขณะที่รถบรรทุกนั้น ที่วิ่งขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดไม่ค่อยมีบทบาทมากนักเพราะกรุงเทพฯ เพิ่งมีถนนเชื่อมกับต่างจังหวัดประมาณทศวรรษ 1940 นี้เอง รถเมล์เป็นยานพาหนะขนส่งที่สำคัญในกรุงเทพฯ ซึ่งนำเข้ามาโดยพระยาภิรมย์ภักดี (เลิศ เศรษฐบุตร) โดยในครั้งแรกนั้นรถเมล์เป็นรถที่ลากโดยม้า ต่อมาได้พัฒนาเป็นรถยนต์ขนส่งด้วยเครื่องยนต์ ในทศวรรษ 1910 รถเมล์ของบริษัท นายเลิศ วิ่งระหว่างสะพานยศเส ประตูน้ำ และบางลำพู [ปิยนาด 2518 : 117-118]

รถรางคันแรกที่วิ่งในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1888 โดยผู้ประกอบการชาวเดนมาร์กโดยได้รับสัมปทานจากรัฐบาล รถรางจัดได้ว่าเป็นพาหนะที่ทันสมัยในยุคนั้น เพราะรถรางเป็นยานพาหนะที่ใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากชาวตะวันตก นายคาร์เตอร์ (Carter) ได้ประมาณการว่า บริษัทรถรางที่ทุนจดทะเบียนเฉลี่ยประมาณ 3 ล้านบาท และได้บรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 10 ล้านคนต่อปี [Office of the Prime Minister 1982: 167]

ประมาณทศวรรษ 1900 รถรางในกรุงเทพฯ ได้วิ่งบริการขนส่งในบริเวณพื้นที่ธุรกิจบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น เจริญกรุง สำเพ็ง และเชื่อมต่อไปยังชานเมือง คือ บางคอแหลมและสามเสน สายหลักของรถรางในทศวรรษ 1900 มีดังต่อไปนี้ เจริญกรุง บางคอแหลม สามเสน อัมพวันค์ และราชวงศ์ [เกื้อกุล 2520 : 175] ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 17.3 กิโลเมตร รถรางช่วยให้การคมนาคมและขนส่งระหว่างพื้นที่ในย่านธุรกิจใจกลางเมืองกับย่านชานเมือง ดังนั้น รถรางช่วยให้เขตเมืองได้ขยายออกไปรอบนอกมากยิ่งขึ้น รายรับของรถรางบนถนนสายเจริญกรุง บางคอแหลมและสามเสนระหว่าง ค.ศ. 1899 และ 1907 แสดงว่า ความต้องการในการโดยสารของคนในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.30 รายรับของรถรางสายบางคอแหลม และสามเสน, ค.ศ. 1899-1907

ปี ค.ศ.	สายบางคอแหลม		สายสามเสน	
	จำนวนไมล์	รายรับ (บาท)	จำนวนไมล์	รายรับ (บาท)
1907	900,929	568,036	764,540	322,996
1906	879,324	581,586	630,365	324,870
1905	652,067	531,256	495,175	337,155
1904	536,802	449,321	432,443	315,431
1903	518,976	404,051	433,217	303,013
1902	437,378	305,786	422,609	256,054
1901	361,746	275,268	-	-
1900	370,812	247,983	-	-
1899	326,552	190,057	-	-
อัตราการเพิ่มขึ้น ในรอบ	7 ปี	7 ปี	4 ปี	4 ปี
	169%	206%	49%	27%

แหล่งที่มา : [Wright and Breakspear 1994 : 191]

จากทศวรรษ 1920 เป็นต้นไป รถรางมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลง “เมืองน้ำ” ไปสู่ “เมืองบก” เพราะรถรางมีผลให้การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ ซึ่งแต่เดิมอาศัยแม่น้ำลำคลองมาสู่ถนนหนทางมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีผลให้การตั้งถิ่นฐานของคนกรุงเทพฯ มาตั้งถิ่นฐานห่างจากแม่น้ำลำคลอง โดยมาสู่บกมากยิ่งขึ้น ในปี ค.ศ. 1925 รถรางของบริษัท สยาม แทรมเวย์ จำกัด (The Siamese Tramway Co, Ltd) ได้เปิดเส้นทางรถไฟ 3 สาย สายแรก : เริ่มจากตอนตะวันตกสุดสายของถนนสี่ลมใกล้ตลาดบางรัก ซึ่งอยู่บริเวณถนนใกล้กับคลอง โดยวิ่งผ่านถนนสี่ลมตลอดสาย และข้ามมาที่คลองหัวลำโพง เรื่อยมาจนถึงถนนราชดำริ และเลยไปถึงสะพานเฉลิม สายที่สอง : ได้แยกจากเส้นทางรถรางสายแรก ณ หัวลำโพง และได้วิ่งไปตามถนนบำรุงเมือง ซึ่งข้ามสะพานยศเส และวิ่งต่อไปยังด้านทิศใต้ของถนนพระราม 1 และข้ามไปยังคลองราชดำริและต่อไปยังเส้นทางรถรางสายสี่ลม สายที่สาม : เป็นสายดุสิต ซึ่งเริ่มต้นจากด้านหน้าของวังของกรมหลวงชุมพร และวิ่งต่อไปทางด้านตะวันออกของถนนพระรามที่ 5 และไปหยุดที่ด้านหน้าของสถานีรถไฟบางซื่อ [กช. ร.6 กระทรวงนครบาล 13/6 (1925)]

ในปี ค.ศ. 1930 เส้นทางสายหลักของรถรางในกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้คือ : บางคอแหลม สามเสน บางซื่อ ดุสิต หัวลำโพง สี่ลม และประทุมวัน [ถัด 2474 : 47-48] ดังนั้น รถรางมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในแง่การขยายเมืองตามถนน (ribbon development)

การรวมศูนย์อำนาจแบบฝรั่งเศส : ปัจจัยสำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ

ระบบการเมืองการปกครองที่รวมศูนย์สู่อำนาจส่วนกลาง (แบบฝรั่งเศส) ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ที่กรุงเทพฯ มีส่วนสำคัญที่เสริมความเป็นเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพฯ ทั้งในแง่เศรษฐกิจและการเมืองให้มากยิ่งขึ้น (ดังจะได้กล่าวต่อไป) สาเหตุสำคัญยิ่งของการปฏิรูปราชการ โดยการเน้นการรวมศูนย์อำนาจสู่ส่วนกลางคือ การที่ประเทศสยามได้เผชิญภัยคุกคามกับลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจ ในศตวรรษที่ 19 อังกฤษ และฝรั่งเศส เป็นผู้นำ ดังนั้นการปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น การปฏิรูประบบราชการและการคลัง การสร้างความทันสมัยในการพัฒนาประเทศ การปฏิรูปประเพณีต่าง ๆ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 ได้ทรงพยายามปฏิรูปประเพณีที่ล้าสมัย ได้ทรงพยายามปฏิรูปประเพณีที่ล้าสมัย เช่น การหมอบคลานหน้าพระพักตร์ มีการพยายามปฏิรูปการศึกษาการตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ การตั้ง Council of State และ Privy Council ฯลฯ การปฏิรูปได้เริ่มขึ้นอย่างจริงจัง ได้มีขึ้นในปี ค.ศ.1892 โดยได้ทรงมีนโยบายการรวมศูนย์อำนาจมากขึ้น ได้มีการตั้งกระทรวง ทบวงกรม เจกเช่น อารยะประเทศทั้งหลาย อาทิเช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงธรรมการ (ศึกษาธิการ) กระทรวงโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย เป็นกระทรวงหลักในการรวมศูนย์อำนาจ ซึ่งแกนสำคัญได้แก่ ระบบเทศาภิบาล หรือการบริหารราชการส่วนภูมิภาค เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้แก่ สมเด็จพระยาดำรงราชานุภาพ [ลิขิต 2526 : 2-6] ซึ่งได้ทรงกระทำการรวมศูนย์อำนาจอย่างสัมฤทธิ์ผลและมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในระยะต่อมา

ประการแรก ระบบการรวมศูนย์อำนาจ ได้แปรเปลี่ยนระบบการปกครองเดิม ซึ่งเจ้าเมืองมีอำนาจอิสระไปสู่ระบบรัฐชาติแบบสมัยใหม่โดยรวมอำนาจอยู่ที่รัฐบาลกลาง กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครองและการบริหารที่สามารถมีอำนาจสั่งการ ควบคุมการตรวจสอบการปฏิบัติราชการแห่งประเทศไทย เพราะมีการแต่งตั้งข้าหลวงประจำภูมิภาคต่าง ๆ เช่น ที่เชียงใหม่

* ก่อนการปฏิวัติฝรั่งเศส ในปี ค.ศ.1789 อำนาจการบริหารและการปกครองของประเทศของฝรั่งเศส มีลักษณะรวมศูนย์อำนาจมาก หรือมากเกินไป (Over - centralization) ในแต่ละเขตการปกครองที่เรียกว่า généralité ซึ่งทั่วประเทศฝรั่งเศสมีอยู่ด้วยกัน 33 เขต จะมีข้าหลวงตรวจการที่เรียกว่า แองตองดองต์ (Intendant) เป็นผู้บริหารที่มีอำนาจอย่างกว้างขวางและสูงสุดในเขตนั้น ๆ หรืออีกนัยหนึ่งทำหน้าที่แทนกษัตริย์ในต่างจังหวัดนั้นเอง ข้าหลวงตรวจการเหล่านี้จะเป็นผู้รับผิดชอบการบริหารเขตการปกครองของตนเองให้เป็นไปตามคำสั่งของรัฐบาลกลาง [เอี่ยม 2523 : 6] ระบบการรวมศูนย์อำนาจในฝรั่งเศส มีผลให้ราชสำนักในกรุงปารีส สามารถส่งส่วนเกินทางเศรษฐกิจในรูปต่าง ๆ อาทิเช่น ภาษี เข้าสู่ครหลวงเป็นอันมาก ปารีสจึงเจริญเติบโตเหนือเมืองอื่น ๆ ในฝรั่งเศส

(1847) และต่อมาที่หนองคาย นครราชสีมา ภูเก็ต และอุบลราชธานี หลังจากนั้นมีการตั้งกระทรวง ทบวงกรม เหมือนอารยประเทศทั้งหลาย ผลลัพธ์บางประการที่ตามมาคือมีความต้องการแรงงานในภาคราชการมากขึ้น ระบบการศึกษาขณะนั้นมีค่านิยมมุ่งผลิตคนเพื่อเข้ารับราชการเป็นสำคัญ สถานศึกษาที่สำคัญ เช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งตั้งอยู่กรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์กลางการปกครองและการบริหาร [ลิขิต 2522]

ประการที่สอง รัฐบาลกลางมีอำนาจมากทางเศรษฐกิจ ดังจะเห็นว่า มีการรวมศูนย์การงบประมาณแผ่นดิน การรวมศูนย์การเก็บภาษีไว้ที่กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ และส่งผลให้ฐานะการคลังของรัฐบาลดีขึ้น รัฐมีเงินทองใช้จ่ายใช้สอยในโครงการสาธารณะมากมาย อาทิ เช่น การสร้างถนน คลอง สาธารณูปโภคอื่น ๆ ทางรถไฟ และมีผลกระทบต่องานชีวิตความเป็นอยู่ของ ผู้คนในเมืองหลวง และเมืองใหญ่ ๆ

ประการที่สาม การสร้างรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ และหัวเมืองต่าง ๆ มีผลให้การค้ำระหว่างกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ ขยายตัว เช่น รถไฟราชบุรีสายที่ 1 คือ สายปากคลองตลาด - ท่าจีน ใช้ลำเลียง ปลาปู กุ้งหอย กะปิ น้ำปลา จากท่าจีนมายังตลาดปลา ซึ่งอยู่เบื้องสถานีรถไฟปากคลองสาน [ชัย 2522 : 279] รถไฟสายที่สามเป็นสายแม่กลองก็ใช้บริการผลผลิตจากทะเลและสวนในแถบนั้นเข้ากรุงเทพฯ (2522 : 279) ในภาคเหนือ ผลการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเมื่อสร้างทางรถไฟใน ค.ศ.1922 ไปถึงลำปางปี 1926 ถึงเชียงใหม่เริ่มมีการผลิตข้าวส่งขึ้นรถไฟมากรุงเทพฯ เกิดโรงสีใกล้สถานีรถไฟเชียงใหม่ ใน ค.ศ.1925 ประมาณว่ามีข้าวจากภาคเหนือ 650,000 หาบ ลงมาขายกรุงเทพฯ และเพิ่มเป็น 1.3 ล้านหาบ ในปี 1935 เมื่อเทียบกับช่วง ปี ค.ศ.1910 - 1925 ปริมาณข้าวส่งมาขายที่กรุงเทพฯ มีเพียง 5,000 - 20,000 ถึงเท่านั้น [Anan อ้างใน พอพันธ์ 2540 : 20]

ประการที่สี่ การรวมศูนย์อำนาจสู่ส่วนกลางมีผลให้กรุงเทพฯ เป็นที่รวมศูนย์ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม และส่งผลต่อความไม่สมดุลของการให้บริการต่าง ๆ เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครอง กิจกรรมทางวัฒนธรรม การสื่อสาร การคมนาคม การศึกษา การสาธารณสุข ฯลฯ มีผลให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ได้รับประโยชน์จากบริการดังกล่าว หรืออาจกล่าวได้ว่า ชาวนอกเขตเป็นผู้แบกภาระในการเสียภาษี โดยให้ประโยชน์กับชาวกรุงเทพฯ นั้นเอง [ลิขิต 2526 : 2 - 18]

ประการที่ห้า การรวมศูนย์ที่อำนาจส่วนกลางหรือที่กรุงเทพฯ มีผลต่อการเติบโตใหญ่ของกรุงเทพฯ ในแง่ของกรุงเทพฯ มีอิทธิพลเหนือภูมิภาคอื่น ๆ ในแง่ที่ว่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของวัฒนธรรมภาษา ตลอดจนแนวคิดในการบริโภคและรสนิยม มีผลให้ภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศไทยต้องปฏิบัติตามและเลียนแบบ

บทที่ 5 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1932-1950

แม้ว่าบทบาทของกรุงเทพฯ ในด้านเศรษฐกิจ การเมืองได้เพิ่มสูงขึ้น นับแต่สมัย ทศวรรษ 1890 จุดเด่นของกรุงเทพฯ ประมาณปีก่อน ค.ศ. 1947 ยังคงเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลาง การปกครองและการค้าและภาคอุตสาหกรรมยังมีบทบาทไม่มากนักประชากรในกรุงเทพฯ มีขนาดปานกลาง อาจจะประมาณ 700,000 - 800,000 คน เท่านั้น หรือดังที่ บุปผนาภ สุวรรณมาศ [บุปผนาภ 2525] เห็นว่าเป็นเมืองก่อนการพัฒนาอุตสาหกรรม (pre-industrial city) ข้อมูลต่อไปนี้อาจจะให้ภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

การเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน ค.ศ. 1932 ประเทศไทยมีระบบการปกครองแบบกษัตริย์อยู่ ภายใต้รัฐธรรมนูญ ในปี ค.ศ. 1933 มีการเลือกตั้งทั่วไปเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทย ผู้แทนราษฎรจากต่างจังหวัดมีโอกาสเข้ามาในสภาผู้แทนและรัฐสภาเป็นครั้งแรก บทบาทของรัฐบาลกลางในการกำหนดนโยบายสาธารณะ โดยเฉพาะจากกรุงเทพฯ มีสูงขึ้น

ประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1937 มีเท่ากับ 645,080 คน และเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.9 ต่อปีเท่านั้น ในช่วงปี 1937-1974 ดังแสดงตารางที่ 5.1 ข้างล่าง

ตารางที่ 5.1 จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ช่วงปี ค.ศ. 1937, 1943 และ 1947

ปี	จำนวนประชากร
ค.ศ. 1937	645,080
ค.ศ. 1943	843,401
ค.ศ. 1947	781,662

แหล่งที่มา : [เทศบาลกรุงเทพฯและธนบุรี ฉบับต่าง ๆ]

โรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ มีขนาดเล็กส่วนใหญ่ดำเนินงานโดยชาวจีน ขนาดการจ้างงานไม่มากนัก ความเชื่อมโยงกับภาคชนบทมีน้อย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการขาดแคลนถนน ตลาดคับแคบ (ประมาณ 80% ของแรงงานยังมีชีพในภาคเกษตรด้วยการผลิตข้าว) ตารางข้างล่าง แสดงถึงโรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ ในปี 1941 มีดังต่อไปนี้

โรงสีข้าว	128 โรง
โรงเลื่อยจักร	9 โรง
โรงน้ำแข็ง	12 โรง
โรงงานฟอกหนัง	32 โรง
โรงทอผ้าด้ายก็กระตุก	26 โรง
โรงสกัดน้ำมันมะพร้าว	5 โรง
โรงงานทำอาหารกระป๋องและบรรจุขวด	21 โรง
โรงงานยาสีฟัน	3 โรง
โรงงานสบู่	3 โรง
โรงงานไม้ขีดไฟ	4 โรง
โรงงานบุหรีชีกาแรด	2 โรง
โรงงานเครื่องเคลือบดินเผา	1 โรง
โรงงานกระสอบฟาง	1 โรง
โรงงานทำกระดาษคาร์บอนและเหล็กพิมพ์	1 โรง
โรงงานปูนซีเมนต์	1 โรง
โรงงานทำเครื่องจักรและอุปกรณ์	20 โรง
โรงงานทำสิ่งของด้วยโลหะ	78 โรง
โรงกลึงโลหะ	150 โรง

แหล่งที่มา : [ศิลปวัฒนธรรม 2526]

แรงงานจีนยังคงมีบทบาทสำคัญในกิจการทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกิจการของการค้าขายและการเงินอุตสาหกรรมและช่างฝีมือ กรรมกรไร้ฝีมือในขณะที่คนไทยในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ทำงานในราชการ วิชาชีพ และเกษตรกรรม ซึ่งคาดว่าแนวโน้มของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ในช่วงนี้กับก่อนปี ค.ศ. 1932 ไม่น่าจะแตกต่างกันมากนัก เนื่องจากคนจีนยังคงมีบทบาทสูง [ชาญวิทย์ เกษตรศิริ] (บ.ก 2529 : 308) ดังแสดงตารางข้างล่าง (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 อาชีพของพลเมืองในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติ ปี ค.ศ. 1947

อาชีพ	เชื้อชาติจีน		เชื้อชาติไทย	
	จำนวน	%	จำนวน	%
รับราชการ	30	0.02	43,630	26.87
วิชาชีพ	3,160	1.59	8,760	5.39
ค้าขายและการเงิน	100,720	50.84	4,260	25.41
อุตสาหกรรมและช่างฝีมือ	38,450	19.41	9,880	6.08
คนรับใช้และบริการ	19,310	9.75	24,540	15.11
เกษตรกร	2,350	1.19	6,710	4.13
คนงานไร้ฝีมือ	34,100	17.21	27,600	17.00
รวม	198,120	100.01	162,380	99.99

แหล่งที่มา : [ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (บ.ก.) 2529 : 308]

ในขณะเดียวกันค่าจ้างของแรงงานชาวจีน ทั้งมีฝีมือและไม่มีฝีมือ ไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด และส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง เพราะเศรษฐกิจตกต่ำในทศวรรษ 1930 ในช่วงปี 1932-1938 แรงงานไร้ฝีมือ (กุลิจีน) มีค่าจ้างเพียงวันละ .8 บาท ด้วยตลอด ในขณะที่แรงงานมีฝีมือ เช่น ช่างไม้ได้รับค่าจ้าง 1.45 บาท ในเวลาเดียวกัน หัวหน้ากุลิได้ค่าจ้างเฉลี่ยเดือนละ 76 บาท ในปี 1932 และลดลงเป็น 70 บาท และเพิ่มขึ้น 71 บาทในปี 1933-34 และ 1935-36 ตามลำดับ ดังแสดงตารางข้างล่าง (ตารางที่ 5.3)

ตารางที่ 5.3 ค่าจ้างแรงงานของคนงานไร้ฝีมือและคนงานมีฝีมือชาวจีน (1932-1938)

เฉลี่ย/ บาท/วัน

อาชีพ	1932	1933	1934	1935	1936	1938
กุลิ	.80	.80	.80	.80	.80	.80
คนทำเรือใบ	1.9	1.00	1.00	1.00	1.00	1.9
ช่างไม้	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45
ช่างเหล็ก	2.50	2.52	2.52	2.47	2.45	2.47
หัวหน้ากุลิ	76.00	70.00	70.00	71.00	71.00	11.9
คนถือท้ายเรือ	31.50	31.50	31.50	31.50	31.50	31.50
ช่างมีฝีมือ	40.50	40.50	40.50	40.50	11.9	40.50
เสมียนในสำนักงาน	70.00	71.00	62.00	65.45	64.87	66.18

แหล่งที่มา : [Siam Statistical Year Book, 1932-1935]

โครงสร้างค่าจ้างในกรุงเทพฯ : ภาพรวม

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างค่าจ้างของแรงงานไม่มีฝีมือในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างไม่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด เนื่องจากการอพยพแรงงานชาวจีน จนถึงปี 1940 (ดังตารางที่ 5.4)

ตารางที่ 5.4 อัตราค่าจ้างเป็นตัวเงินและแท้จริงของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ
(1918-1950)

ค.ศ.	อัตราค่าจ้างที่เป็น ตัวเงิน (บาท/วัน)	ดัชนีค่าครองชีพ (Cost of living Index)	อัตราค่าจ้างที่แท้จริง (บาท/วัน)
1918	1.00	100.00	1.00
1919	1.00	119.64	0.84
1920	1.00	46.43	2.15
1922	1.00	38.57	2.59
1923	1.00	44.64	2.24
1924	1.12	55.00	2.04
1925	1.00	51.79	1.93
1926	1.00	51.79	1.93
1927	1.00	42.86	2.33
1928	1.00	42.14	2.37
1929	1.00	47.14	2.12
1930	1.00	23.50	4.26
1931	0.80	22.14	3.61
1932	0.80	23.36	3.42
1933	0.80	18.57	4.31
1934	0.80	16.14	4.96
1935	0.80	22.86	3.50
1936	0.80	22.29	3.59
1938	0.80	24.79	3.23
1940	n.a.	32.43	n.a.
1941	n.a.	41.93	n.a.
1942	1.26	50.79	2.48
1943	1.27	61.00	2.08
1944	1.96	46.63	4.22

ค.ศ.	อัตราค่าจ้างที่เป็น ตัวเงิน (บาท/วัน)	ดัชนีค่าครองชีพ (Cost of living Index)	อัตราค่าจ้างที่แท้จริง (บาท/วัน)
1945	2.46	216.21	1.14
1946	5.22	456.55	1.14
1947	8.80	532.81	1.65
1948	-	531.43	-
1949	-	511.07	-
1950	-	526.11	-

แหล่งที่มา : [พอพันธ์ 2539 : 66-67]

จากตารางข้างต้น มีข้อสรุปอย่างน้อย 3 ประการ

ประการแรก อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ ระหว่างปี ค.ศ. 1918-1938 ค่อนข้างจะคงที่ เพราะแรงกดดันจากอุปทานแรงงานของชาวจีนอพยพ

ประการที่สอง อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินมีแนวโน้มลดลงบ้างอยู่ในระดับที่ 0.80 บาท ในช่วงปี ค.ศ. 1931-1938 สาเหตุสำคัญกล่าวคือ แม้ว่าจะมีการอพยพของแรงงานจีน เข้ามาในประเทศไทยน้อยก็ตาม (น่าจะทำให้ค่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น) ทว่าเศรษฐกิจตกต่ำระหว่างปี 1930-1940 ผลสำคัญให้อุปสงค์ต่อแรงงานน้อยลงการจ้างงานน้อยลง และกดดันทำให้ค่าจ้างที่เป็นตัวเงินลดลง

ประการที่สาม การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน มีสาเหตุสำคัญจากแรงกดดันทางด้านเงินเฟ้อในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) และหลังจากนั้นประมาณว่าอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นถึง 143 % ต่อปี ระหว่างปี ค.ศ. 1941 -1947 อัตราเงินเฟ้อที่สูงมีผลให้อุปสงค์ต่อแรงงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาสินค้าที่สูงขึ้น จำนวนผู้อพยพชาวจีนกลับลดลงอย่างฮวบฮาบโดยเฉพาะในช่วงหลังปี 1947 เพราะมีการใช้มาตรการจำกัดคนเข้าเมืองต่อคนจีน โดยกฎหมายอนุญาตให้เข้าเมืองได้เพียง 1,000 คน ต่อปี ระหว่าง ค.ศ. 1947-1950 ตลอดจนการ การมีชัยของพรรคคอมมิวนิสต์เหนือแผ่นดินใหญ่ในปี ค.ศ. 1949 จึงมีผลให้ยุติการไหลบ่าของชาวจีนเข้ามาในประเทศไทย

ประการที่สี่ เมื่อพิจารณาถึงอัตราค่าจ้างที่แท้จริงของแรงงานไร้ฝีมือระหว่างปี ค.ศ. 1918-1950 เราพบว่าอัตราค่าจ้างที่แท้จริงซึ่งสะท้อนภาพของมาตรฐานการครองชีพที่แท้จริง อยู่ ในสภาพดีขึ้นเป็นส่วนใหญ่เมื่อเทียบกับปี 1918 (ปีฐาน) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำนั้น อัตราค่าจ้างที่แท้จริงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งนี้เพราะว่า แม้ว่าอัตราค่าจ้างที่

เป็นตัวแทนจะลดลงถึง 20% ในระหว่างปี ค.ศ. 1931-1939 เมื่อเทียบกับปี 1926-1930
เท่า อัตราการลดลงของดัชนีค่าครองชีพ (cost of living Index) มีการลดลงมากกว่า

โครงสร้างของค่าจ้างจำแนกตามอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ

ข้อมูลค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือมีอยู่กระจายและยากที่จะเปรียบเทียบกันได้
เพราะขาดความสมบูรณ์ของข้อมูลอนุกรมเวลา จึงยกตัวอย่างอัตราค่าจ้างมาบางปี และบาง
อุตสาหกรรมเท่านั้น

ระหว่างปี ค.ศ. 1930-1940 อัตราค่าจ้างของกรรมกรไร้ฝีมือ ในโรงสีข้าวอยู่ระหว่าง
21.11 ถึง 46.33 บาทต่อวัน [(กช. สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/18 (1937)) ในกลาง
ทศวรรษ 1930 อัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือมีดังต่อไปนี้ : โรงงานปูนซีเมนต์ : 96 บาทต่อ
วัน สำหรับแรงงานชาย, ส่วนแรงงานหญิงได้รับ .80 บาทต่อวัน การสร้างถนนของกรมทาง
หลวง .60 บาทต่อวัน, การสร้างทางรถไฟ .90 บาทต่อวัน , โรงงานฆ่าสัตว์ที่บางคอแหลม .80
บาทต่อวัน, การประปาและสาธารณูปโภคอื่น) 1.00 บาทต่อวัน , ท่าเรือและกรมศุลกากร
อย่างน้อย 1 บาทต่อวัน [กช. สำนักรัฐมนตรี 0201.75/18 (1933-1934)]

อัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือจำแนกตามอุตสาหกรรม ในปี ค.ศ. 1942/43 เป็น
ดังนี้ (ตารางที่ 5.5)

ตารางที่ 5.5 อัตราค่าจ้างตัวเงินสำหรับแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1942/43
(บาท/วัน)

	อัตราต่ำสุด	อัตราสูงสุด	ค่าเฉลี่ย
บริษัทข้าวไทย	.60	1.65	1.125
กรมรถไฟ	.50	.75	.65
บริษัทกระดาดไทย	.56	.72	.64
โรงงานสุรา	.50	1.04	.77
บริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย	.50	2.00	1.25
บริษัทอุตสาหกรรมสรรพอาหาร	.48	.60	.54
โรงเลื่อยของกระทรวงเกษตรฯ	.50	.85	.67

แหล่งที่มา : [กช. (2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/13 (1943-1951) และ
กช. (2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/35 (1943-1951)]

ตัวเลขค่าจ้างเท่าที่มีอยู่อย่างจำกัดแสดงว่าระหว่างปี 1930-1940 ค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน
ของแรงงานไร้ฝีมือระหว่างอุตสาหกรรมต่าง ๆ และกิจกรรมการก่อสร้างต่าง ๆ ไม่ได้แตกต่าง

กันมากนัก แต่ทว่าระหว่างปี 1940-1950 อัตราค่าจ้างระหว่างอุตสาหกรรมมีความแตกต่างกันพอควร อาทิเช่น อัตราค่าจ้างเฉลี่ยของแรงงานไร้ฝีมือของบริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย และบริษัทชาวไทยอยู่ในระดับที่ 1.25 และ 1.125 บาทต่อวัน ในขณะที่แรงงานไร้ฝีมือของบริษัทกระดาษไทยและบริษัทอุตสาหกรรมสรรพอาหารได้รับค่าจ้างเพียง .64 และ .54 บาทต่อวัน สาเหตุที่แนวโน้มค่าจ้างต่างกันค่อนข้างมากอาจจะเกิดจากความยากลำบากในการทำงานแตกต่างกัน อุปสงค์ของแรงงานแต่ละอุตสาหกรรมแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างทักษะของแรงงานในแต่ละอุตสาหกรรมความแตกต่างเนื่องมาจากบางอุตสาหกรรมใช้ทุนในการผลิตในแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งมีแนวโน้มว่า อุตสาหกรรมที่ใช้ทุนในการผลิตมากกว่าจะมีผลให้ประสิทธิภาพการผลิตของแรงงานเพิ่มขึ้นด้วย และส่งผลให้อัตราค่าจ้างสูงขึ้น นอกจากนี้บางอุตสาหกรรมมีการจ่ายสวัสดิการในด้านต่าง ๆ ไม่เท่ากันย่อมมีผลให้ค่าจ้างแตกต่างกันด้วย อุตสาหกรรมใดที่จ่ายสวัสดิการในด้านที่อยู่ อาหาร เครื่องนุ่งห่ม มากกว่าย่อมมีผลให้อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินน้อยกว่า หรือ อุตสาหกรรมใดที่ได้รับผลตอบแทนสูงมีแนวโน้มว่าจะจ่ายค่าจ้างสูงกว่า อุตสาหกรรมที่ได้รับผลตอบแทนน้อย เป็นต้น

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในแง่อัตราค่าจ้างต่ำสุดแต่ละอุตสาหกรรมเราจะพบว่า ความแตกต่างระหว่างอุตสาหกรรมมีน้อย ตัวเลขข้างต้น แสดงว่าการไหลบ่าของแรงงานอพยพ ชาวจีนนับตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา มีผลต่อการกดอัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ อย่างน้อยก็จนถึงช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (1941-1945)

แม้ว่าในช่วงปี ค.ศ.1932-1950 กรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างช้า ๆ ไม่ว่าจะเป็นประชากร ธุรกิจ อุตสาหกรรม แต่ในช่วงดังกล่าว ได้มีการวางรากฐานบางประการให้พัฒนาการของกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ตลาดแรงงาน และการบริหาร ในระยะเวลาดังกล่าวคือ

ประการแรก นโยบายชาตินิยมของ จอมพล ป.พิบูลสงคราม เริ่มอย่างจริงจังในปี ค.ศ. 1938 โดยการสร้างรัฐนิยม กล่าวคือ ชาตินิยมทางเศรษฐกิจโดยการต่อต้านคนจีน สนับสนุน และชักจูงให้คนไทยใช้ของไทยทำเอง สงวนอาชีพให้คนไทยโดยต่อต้านและรังแกคนจีนมีการใช้นโยบายรัฐนำการพัฒนาธุรกิจตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นเป็นจำนวนมาก ชนชั้นนำทางอำนาจได้อาศัยนโยบายดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการแสวงหาค่าเช่าทางเศรษฐกิจพฤติกรรมดังกล่าวนี้ปรากฏตัวอย่างแพร่หลายยิ่ง หลังการรัฐประหารปี 1947 ผลตามมาก็คือเกิดนายทุนขุนนางอย่างมาก ธุรกิจเอกชนโดยเฉพาะชาวจีนขยายตัวอย่างรวดเร็วภายใต้การคุ้มครองของทหารและชนชั้นนำ โครงสร้างของธุรกิจเอกชนในกรุงเทพฯ เริ่มเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มพ่อค้าชาว เพื่อส่งออกเริ่มพัฒนาเป็นนายทุนพาณิชย์มากขึ้น ประกอบกับใน ปี ค.ศ. 1937 เมื่อไทยมีเอกภาพทางภาษีก่อการเมื่อผลของสนธิสัญญากับต่างประเทศที่ทำให้ต้องเปิดประเทศและเสียสิทธิประโยชน์ทางการค้าได้สิ้นสุดลงมีผลให้พัฒนาการทางการค้าและธุรกิจในกรุงเทพฯ ขยายตัวมากขึ้น ชาตินิยมทางสังคมคือลัทธิเลียนแบบการบริโภคนิยมที่รัฐบาลได้โฆษณาชวนเชื่อให้ประเทศ

ไทยไปสู่อารยะประเทศ เช่น เข้าแถวซื้อตั๋วเวลาดูหนัง ให้เกียรติสุภาพสตรี และคนแก่ แต่งกายให้เรียบร้อยสุภาพ นอกจากนี้มีการปลูกฝังการสร้างชาติให้เป็นจักรวรรดิ หมายถึง ชนทุกหมู่เหล่าจะต้องอยู่ภายใต้การปกครองที่กรุงเทพฯ เป็นอาทิ

ประการที่สอง การพัฒนาถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด แม้จะล่วงมาถึงปลาย ค.ศ. 1930 ยังไม่มีการสร้างถนนที่รถเดินได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด พัฒนาการของถนนเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดเริ่มจริงจึงประมาณปี 1935 เมื่อรัฐบาลเห็นด้วยกับข้อเสนอโครงการสร้างทางหลวงในประเทศไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 149,000 ก.ม. ใช้เวลา 18 ปี ค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 153 ล้านบาท ประมาณปี 1940 ได้มีการสร้างทางเชื่อมกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการก่อสร้างถนนมากมายในระยะเวลาต่อมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 150 ไมล์ หลังสงครามโลกยุติลงในปี 1950 ความยาวของถนนทั่วประเทศประมาณ 4,000 ไมล์ และ 500 ไมล์ อยู่ในรัศมีเชื่อมกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดโดยตรง (ประมาณ 150 ไมล์ ได้ลาดยางแล้ว) (Pendleton 1962 : 198) การขยายตัวของทางหลวงจังหวัดได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นว่าในปี 1966 ทางหลวงแผ่นดินเฉพาะที่ ลาดยางแล้วมีเพิ่มถึง 7,000 ไมล์ และประกอบกับการสร้างทาง ร.พ.ช. ที่เชื่อมเข้าไปในหมู่บ้านและอำเภอต่าง ๆ ส่งผลให้ระบบถนนเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศ

การสร้างถนนเชื่อมกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดนับตั้งแต่ปี 1940 เป็นต้นมาก่อให้เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาการโตเดี่ยว กรุงเทพฯ อย่างน้อย 3 ประการคือ

(1) ถนนเป็นเส้นทางลำเลียงพืชผลทางการเกษตรโดยเฉพาะข้าว จากชนบทที่อยู่ห่างไกลมาสู่โลกภายนอกคือ กรุงเทพฯ แม้ว่าจะมีการสร้างเส้นทางรถไฟก่อนหน้าถนนแล้วก็ตาม แต่รถไฟก็มีข้อจำกัดหลายประการด้วยกัน อาทิเช่น ในปี 1950 ระยะทางของรถไฟความยาวทั้งสิ้น 3,494 กิโลเมตร (ความยาวของถนนมีถึง 8,327 ก.ม.) รถไฟให้บริการเพียง 41 จังหวัดและไม่มีบริการแบบ Door to Door basis ผู้สินค้าของรถไฟมีจำกัด ฯลฯ นอกจากนี้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยของรถยนต์ต่ำกว่ารถไฟ และรถยนต์สามารถไปรับผลผลิตทางการเกษตรไปส่งหน้าฟาร์มได้ ในขณะเดียวกันการเพิ่มขึ้นรายได้จากการขายผลผลิตทางการเกษตรชักนำให้ความต้องการในการซื้อสินค้าอุตสาหกรรมมากขึ้น ประกอบกับนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าต้นทศวรรษ 1960 โรงงานจำนวนมากกระจุกตัวในกรุงเทพฯ เพราะการกระจายสินค้าไปสู่ชนบทได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) การสร้างถนนช่วยให้กระแสการย้ายถิ่นจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มีสูงขึ้น และการขยายตัวของการคมนาคมมีผลให้พ่อค้าที่มั่งคั่งธุรกิจที่กรุงเทพฯ ขยายบทบาททางธุรกิจของตนไปได้ไกลขึ้น และลดบทบาทของนายทุนท้องถิ่นแต่ละภูมิภาคลง อาทิเช่น เดิมที โคราช เนื่องจากการติดต่อโดยตรงกับกรุงเทพฯ ทำได้ลำบาก เพราะมีทางรถไฟเพียงสายเดียวที่เชื่อมต่อ หลังจากมีการสร้างถนนมิตรภาพเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคอีสาน มีผลให้การค้าขายติดต่อจะทำการติดต่อโดยตรงกับกรุงเทพฯ มากขึ้น ดังจะเห็นว่า ประมาณกลางทศวรรษที่ 1950 มีรถยนต์วิ่งประมาณวันละ 100 คัน ในถนนดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึงวันละ

2,500 คัน นอกจากนี้ประมาณทศวรรษ 1960 มีสถานีรถขนส่งถึง 3 สาย เปิดบริการที่ กรุงเทพฯ คือ สถานีตลาดหมอชิต (สายเหนือ) เอกมัย (สายตะวันออก) และสายใจ้ ประกอบกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายใหญ่หลายแห่ง ที่สำคัญคือ ปี 1932 เปิดสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ปี 1955 เปิดสะพานกรุงธน ฯลฯ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วแม้ว่ากรุงเทพฯ จะเป็นเมืองโตเดี่ยว (primate city) อย่างน้อยนับตั้งแต่ประเทศไทยทำสนธิสัญญาเบาริ่ง เพื่อเปิดประตูการค้ากับโลกภายนอกในปี 1855 ประกอบกับนโยบายรวมศูนย์อำนาจ (centralization) การพัฒนาการคมนาคม การเติบโตของกลุ่มทุนนิยมขุนนางในเวลาต่อมาแล้วก็ตาม อาจจะเห็นว่ากรุงเทพฯ ก่อนปี 1950 ไม่ได้มีลักษณะของเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ หรือภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทน้อยมากในทางเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นยังมีน้อยทั้งในแง่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น การอพยพแรงงานจากชนบทสู่เมือง มีหน้าซ้ำอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เองยังอยู่ในระดับต่ำ ไม่เกิน ร้อยละ 2.5 ต่อปี ดังนั้นสัดส่วนของประชากรของกรุงเทพฯ เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมดไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเลย นับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นต้นมา ประมาณร้อยละ 4.4 ของประชากรทั้งหมดเท่านั้น

คำถามที่น่าสนใจคือ ทำไมกรุงเทพฯ ก่อนปี 1950 จึงขยายตัวช้า ทั้งในแง่ประชากรการ พัฒนาอุตสาหกรรม (ตลอดจนการขยายเมือง) เหตุผลที่สำคัญประการหนึ่งคือ ฐานะความเป็นอยู่ตลอดจนโครงสร้างค่าจ้างในชนบทไทยอยู่ในระดับสูงไม่ว่าจะเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียหรือกรุงเทพฯ ดังนั้นการย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

รายได้และค่าจ้าง

Zimmerman ได้ทำการสำรวจเศรษฐกิจชนบทไทยในปี ค.ศ. 1930/31 พบว่าชาวนาไทยมีระดับรายได้โดยเฉลี่ยสูงกว่าทุกประเทศในเอเชีย [Zimmerman 1931 : 318] ในขณะที่ก่อนหน้านั้นในปี 1883 ค่าจ้างของชาวนารับจ้างในภาคกลางของไทยสูงกว่าค่าแรงของคนงานไร้ฝีมือในญี่ปุ่น 3 เท่า [Maddison and G Prince (ed) 1989 : 265]

มูลเหตุสำคัญบางประการที่ลำดับฐานะความเป็นอยู่ของคนไทยค่อนข้างสูงหรือเรียกว่าประเทศที่มีแรงงานแพง (Expensive labour country) คือ

1. ไทยมีที่ดินมากและมีประชากรน้อยในปี ค.ศ. 1850 พลเมืองของประเทศไทยมีทั้งสิ้น 6 ล้านคน (Ingram 1971 : 7) และเพิ่มขึ้น 8.3 ล้านคน และ 17 ล้านคน ในปี 1909/10 และ 1947 [Thailand Statistical Yearbook : 1911; 1947] แสดงว่าประชากรเพิ่มขึ้นเพียง 11 ล้านคนเท่านั้น ในรอบเกือบ 100 ปี ที่ดินในเมืองไทยเมื่อเทียบกับประชากรประเทศเพื่อนบ้าน พระองค์เจ้าดิศกุลพริตต์ [อ้างในฉัตรทิพย์ 2533:13] ประมาณว่าในปี ค.ศ. 1904 ไทยมีพลเมือง 7 ล้านคน อาศัยอยู่ในเนื้อที่ 634,000 ตารางกิโลเมตร หรือเท่ากับ 11 คน ต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ในขณะที่พม่า 16 คน อินโดนีเซีย 21 คน (รวมทุกเกาะ) ฟิลิปปินส์

25 คน อินเดีย 73 คน ในช่วงเวลาเดียวกัน และในจำนวนนี้ประมาณ 3 ล้านคน อยู่ในภาคกลาง 2 ล้านคน อยู่ในภาคใต้และอีก 2 ล้านคน อาศัยอยู่ในภาคเหนือและอีสาน

นอกจากนี้ศาสตราจารย์ Zimmerman ยังพบว่า

- สภาพการถือครองที่ดินของไทยมีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับทุกประเทศในเอเชีย
- เกษตรกรมีที่ดินเป็นของตนเอง ผู้เช่ามีน้อยมาก
- แม้ในปี 1932 78% ของพื้นที่ทั้งหมดยังเป็นป่า
- ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติเต็มไปด้วย ผลไม้ สัตว์น้ำ ต้นไม้อื่น ๆ อีกมากมาย

สภาพดังกล่าวส่งผลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจไทย คือ

(1) พลเมืองไทยส่วนใหญ่ของประเทศเลี้ยงชีพในภาคเกษตร โดยเฉพาะปลูกข้าว (ประมาณ 70-80% ของทั่วประเทศ) การเพิ่มผลผลิตข้าวมาจากการขยายเนื้อที่เพาะปลูกเป็นสำคัญด้วยเทคนิคที่ยังล้าสมัย ประมาณกันว่าหลังปี 1855 จนถึง 1950 มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว โดยการหักล้างทำลายป่า เพิ่มขึ้นจากปี 1855 จาก 6 ล้านไร่ เป็น 35 ล้านไร่ ในปี 1950 ดังแสดงในตารางข้างล่าง

ปี ค.ศ.	การขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว (ล้านไร่)
1850	6
1905-06	9
1925-26	17
1935-36	21
1950	35

แหล่งที่มา : [Ingram : 1964]

จากตารางข้างต้นแสดงว่า อัตราส่วนของที่ดินเพื่อการปลูกข้าวต่อแรงงานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ประมาณร้อยละ 1.13 ในช่วงปี 1905/6 จนถึงปี 1941 (Feeny : 1982)

(2) เศรษฐกิจไทยเป็นแบบเศรษฐกิจยังชีพ (ยกเว้นในภาคกลาง ซึ่งมีเศรษฐกิจเพื่อการขาย) ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติและที่ดินว่างเปล่า ทำให้ชุมชนสามารถนำทรัพยากรธรรมชาติมาผลิตเพื่อการบริโภคไม่มีความจำเป็นต้องค้าขายแรงงานครัวเรือนจึงเป็นปัจจัยการผลิตสำคัญ เศรษฐกิจแบบยังชีพนี้ยังคงอยู่อย่างชัดเจนอย่างน้อยก็ประมาณต้นทศวรรษที่ 1930 ในภาคเหนือ อีสาน และใต้ [ฉัตรทิพย์ 2527]

ประสิทธิภาพการผลิต หากพิจารณาประสิทธิภาพการผลิตของไทยเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน สมภพ มานะรังสรรค์ (Sompop 1989:170) พบว่า ประมาณ

ปี ค.ศ.1900 ชาวนาในญี่ปุ่นต้องใช้เวลารวมถึง 2 เท่าของชาวนาไทยในภาคกลางของไทยในปี (1906-09) ยิ่งสูงกว่าของอินโดนีเซียในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณปี 1902-39 เสียอีก (ตารางที่ 5.6) ประสิทธิภาพการผลิตที่สูงขึ้นนี้น่าจะสะท้อนถึงอุปสงค์ต่อแรงงานที่มีสูงขึ้น ค่าจ้าง (และรายได้) จึงพลอยสูงขึ้นไปด้วย (ดังแสดงในตารางที่ 5.7)

ตารางที่ 5.6 ผลผลิตข้าวต่อหนึ่งหน่วยแรงงาน (กิโลกรัมต่อ 1 ช.ม. ทำงาน)

ปี ค.ศ.	ภาคกลางของไทย	ปี ค.ศ.	อินโดนีเซีย (ตะวันออก)	ปี ค.ศ.	ญี่ปุ่น
1906-09	3.47	1920-9	2.40	1890	1.80
1930	3.41			1952	2.90
1965-67	2.52			1970	6.80

แหล่งที่มา : [Sompop 1989 : 171]

ตารางที่ 5.7 อัตราค่าจ้างจำแนกตามภูมิภาคต่าง ๆ

ปี ค.ศ.	กรุงเทพฯ (บาทต่อวัน)	กลาง (บาท)	เหนือ (บาท)	ใต้ (บาท)
1889	.75	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1890	.75	100 ต่อ 9 เดือน	38/ต่อปี	.75 ต่อวัน
1891	-	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1892	-	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1895	1.25	80 ต่อ 9 เดือน	109/ต่อปี	.60 ต่อวัน
1896	.50	80 ต่อ 9 เดือน	79 ต่อปี	-
1898	.50	80 ต่อ 9 เดือน	212 ต่อปี	-
1899	.50	80 ต่อ 9 เดือน	212 ต่อปี	-
1901	.83	80 ต่อ 9 เดือน	137 ต่อปี	-
1902	.75-1.00	80 ต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1903	-	19 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1904	-	40-100 บาทต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1905	.50	70-120 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1905	1.25	85.5 ต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1906	-	20 ต่อเดือน	97 ต่อปี	1.20 ต่อวัน
1907	-	2 ต่อวัน	97 ต่อปี	1.75 ต่อวัน
1908	-	6 ต่อวัน	97 ต่อปี	-
1908	-	25-30 ต่อเดือน		

ปี	กรุงเทพฯ (บาทต่อวัน)	กลาง (บาท)	เหนือ (บาท)	ใต้ (บาท)
1910	-	21 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1910	-	80-120 ต่อ 9 เดือน		
1911	-	21 บาทต่อเดือน	83 ต่อปี	25 บาทต่อเดือน
1911	-	100 บาทต่อ 9 เดือน		
1912	.75-1.00	80 ต่อปี 25 ต่อ 9 เดือน		
1914-1915	.75	-	90 ต่อปี	-
1915-1916	.75	-	-	-
1916-1924	1.0	-	-	25 ต่อเดือน
1924-1925	1.0	-	-	-
1925-1926	1.0	25 บาทต่อ 9 เดือน		
1926-1927	1.0	81 บาทต่อ 9 เดือน	-	-
1927-1928	1.0	85 บาทต่อ 6 เดือน	-	-
1929-1930	1.0	80 บาทต่อ 9 เดือน	-	24.5 ต่อเดือน
1930-1931	1.0	100 บาท ต่อ 9 เดือน	-	1-2 ต่อวัน
1931-1932	.8	80 บาทต่อ 9 เดือน	-	1 บาทต่อวัน
1932-33	.8	-	-	1.8 บาทต่อวัน
1933-34	.8	-	-	1.55 บาทต่อวัน
1934-35	.8	-	-	1.75 บาทต่อวัน
1935-36	.8	-	-	1.5 บาทต่อวัน
1936-37	.8	-	-	1.5 บาทต่อวัน
1937-38	.8	-	-	1-1.25 บาทต่อวัน
1938-39	.8	-	-	-
1940-41	3-6	-	-	-
1941-42	3-6	24.0 ต่อเดือน	-	-
1943-44	3-6	6.50-7 ต่อวัน	-	-
1945-1946	-	-	-	-
1947-1948	-	-	-	-
1949-1950	-	-	-	-
1950	20	-	-	9.61 ต่อวัน

- : [กจช. ร.5/1 กระทรวงนครบาล 3.2 ก. 36 (1904)]
- : [กจช. ร.5/1 กระทรวงนครบาล 41. 1/ (1909)]
- : กจช. เอกสาร ส.บ. 2.28/29 (1930)
- : กองประวัติศาสตร์และพิพิธภัณฑ์ เอกสารกรมประสานกรมประสานงาน พันธมิตร
แฟ้มรถไฟ กาญจนบุรี 2 ปี ที่ 7 คำแปลโทรเลขที่ 556 จาก พลโท คุณทาโร ยามาตา
ทูตฝ่ายทหาร บุกญี่ปุ่น ถึงเจ้ากรมประสานงานพันธมิตร (1944)
- : [Thompson 1947: 232]
- : กจช. กรมรถไฟ คำสั่งทั่วไปที่ ก/187/2619 (1950)

หมายเหตุ

1. คนงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ หมายถึง กุหลิมในโรงสีข้าว ปี 1889-1938 ปี 1950
หมายถึง ค่าแรงซ่อมสะพานพุทธ
2. ค่าจ้างในภาคกลาง หมายถึง ค่าจ้างเพาะปลูกในเขตรังสิต
3. ค่าจ้างในภาคเหนือ หมายถึง ค่าจ้างในอุตสาหกรรมไม้สัก ของแรงงานรับจ้างพวก
ขมุ
4. ค่าจ้างในภาคใต้ หมายถึง ค่าจ้างกุหลิม กิจการเหมืองแร่ ดีบุก ในช่วงปี 1889-
1944 ในปี ค.ศ. 1950 หมายถึง อัตราค่าจ้างเป็นรายวันของแรงงานรับจ้าง
สร้างรถไฟในจังหวัดภาคใต้ อันประกอบด้วย สงขลา ยะลา ปัตตานี สตูล และ
นราธิวาส
5. แรงงานรับจ้างในภูมิภาคอื่น ๆ (ยกเว้นกรุงเทพฯ นายจ้างจะจ่ายผลประโยชน์
ในรูปอาหาร เสื้อผ้า บุหรี่ และที่พักด้วย)

เนื่องจากข้อมูลจากตารางที่ 5.7 เปรียบเทียบกันยากเพราะค่าจ้างในกรุงเทพฯ และ
ภาคใต้ เป็นบาท/วัน หรือ บาท/เดือน แต่ในภาคกลางเป็นบาทต่อฤดูกาลปลูกและรวมผล
ประโยชน์ที่นายจ้างออกให้เช่น ค่าอาหาร ที่พัก และเสื้อผ้า เราจึงต้องปรับข้อมูลให้เป็นฐาน
เดียวกัน เพื่อที่จะเทียบกันได้ ดังแสดงตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 เงินได้เฉลี่ยต่อวันของแรงงานไร้ฝีมือกรุงเทพฯ และแรงงานรับจ้างภูมิภาคอื่น
(บาท/วัน)

ปี	กรุงเทพฯ	กลาง	ใต้	หมายเหตุ
1899	.75	.74	.75	การปรับตัวเลขค่าจ้างในภาคกลาง
1890	.75	.94	.75	คำนวณโดยค่าจ้างที่เป็นตัวเงินหารด้วย
1891	-	.74	.75	4.7 เดือน x 30 วัน หรือเวลาที่ใช้ทำ
1892	-	.74	.80	งานและปรับตัวด้วย 33 % ของผลประ-
1895	1.25	.74	.60	โยชน์ที่ได้รับ ในรูปอาหาร เครื่องนุ่งห่ม
1896	.50	.74	-	ภาคเหนือ ไม่มีข้อมูลชั่วโมงการทำงาน
1898	.50	.74	-	ภาคใต้ปรับตัวด้วย 33 % เช่นเดียวกัน
1899	.50	.74	-	
1901	.83	.74	-	
1902	.85	.74	-	
1903	-	.82	-	
1904	-	.64	-	
1905	.50	.87	-	
1905	1.25	.78	-	
1906	-	.86	1.20	
1907	-	2.6	1.75	
1908	-	7.8	-	
1908	-	1.19	-	
1910	-	.91	-	
1910	-	.92	-	
1911	-	.94	1.10	
1912	.875	-	1.10	
1914-15	.75	-	-	
1915-16	.75	-	-	
1916-24	1.0	-	1.10	

ปี	กรุงเทพฯ	กลาง	ใต้	หมายเหตุ
1924-25	1.12	-	-	
1925-26	1.0	.80	-	
1926-27	1.0	.76	-	
1927-28	1.0	.80	-	
1929-30	1.0	.74	1.08	
1930-31	1.0	.94	1.25	
1931-32	.8	.74	1	
1932-33	.8	-	1.5	
1933-34	.8	-	1.55	
1934-35	.8	-	1.75	
1935-36	.8	-	1.5	
1936-37	.8	-	1.5	
1937-38	.8	-	1-1.25	
1938-39	.8	-	-	
1940-41	4.5	-	-	
1940-41	4.5	-	-	
1943-44	4.5	-	-	
1944-45	-	-	-	
1945-46	-	-	-	
1947-48	-	-	-	
1949-50	-	-	-	
1950	6.95	-	-	

แหล่งที่มา : คำนวณจากตารางที่ 5.7

แม้ว่าข้อมูลจากตารางที่ 5.8 จะไม่สมบูรณ์ก็ตาม เราพอจะมองเห็นภาพคร่าว ๆ ว่า ค่าจ้างแรงงานรับจ้างในชนบทในอดีต มีแนวโน้มสูงกว่าค่าจ้างของคนงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ แต่ความแตกต่างระหว่างภูมิภาคทั้งสองจะมีไม่มากนักเหตุที่ค่าจ้างชนบทอยู่ในระดับสูงหรือบางกรณีที่สูงใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ เกิดจากลักษณะของตลาดแรงงานในชนบทเป็นสำคัญ กล่าวคือ

1. ตลาดแรงงานมีความต้องการแรงงานสูงขึ้น ในภาคกลางต้องการแรงงานเพื่อการปลูกข้าว ภาคใต้ต้องการแรงงานในกิจการเหมืองแร่ ดิบุก และยางพารา ภาคเหนือต้องการแรงงานในกิจการไม้สัก ในขณะที่โครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อยังชีพหรือการผลิตเพื่อการบริโภคเป็นหลัก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติที่ดินเหลือเพื่อประกอบกับประชากรน้อยแรงงานส่วนใหญ่ทำงานในไร่นาของตนเอง ไม่ได้ผลิตเพื่อขายแรงงานในครัวเรือนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตมีการลงแขกเกี่ยวข้าว เมื่อต้องการแรงงานเพาะปลูก สภาพการณ์ดังกล่าวมีผลให้เกิดการขาดแคลนแรงงานรับจ้าง กำเนิดของแรงงานรับจ้างในชนบทเพิ่มมีปลายศตวรรษที่ 19 และมักจะเป็นคนงานต่างชาติเป็นสำคัญ เช่น ในภาคกลางมีแรงงานจีนมารับจ้างถางป่า ตัดต่อไม้และมีชาวอีสาน (ลาว) อพยพมาเป็นครั้งคราว และกิจการสาธารณะเช่น การสร้างทางรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ และหัวเมือง มักจะเป็นแรงงานจีนและอินเดียเป็นสำคัญ นอกจากปัจจัยทางด้านการขาดแคลนแรงงานแล้วระดับราคาสินค้ามีความเกี่ยวข้องกับระดับค่าจ้างอย่างใกล้ชิด (ดังแสดงในตารางที่ 5.9) กล่าวคือ ในภาคกลางระดับราคาข้าวที่สูงขึ้นประมาณช่วงปี 1903-1911 กล่าวคือเฉลี่ยประมาณ 80.6 บาทต่อตัน เมื่อเทียบกับช่วง 1895-1900 คงที่มาตลอดเพียง 59 บาทต่อตัน มีผลให้ค่าจ้างในช่วง 1903-1911 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่นในปี 1907 เพิ่มขึ้นเป็น 2.6 บาทต่อวัน และปี 1908 เพิ่มขึ้นเป็น 7.8 บาทต่อวัน ในขณะที่ช่วงปี 1895-1900 ระดับค่าจ้างที่เป็นตัวเงินก็คงที่มาตลอดเช่นกันคือ .74 บาท/วัน เพราะฉะนั้นแสดงว่าราคาข้าวเปลือกกับระดับค่าจ้างมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ยามใดราคาข้าวเปลือกสูงขึ้นย่อมชักนำให้มีความต้องการแรงงานเพื่อการเพาะปลูกมากขึ้น ระดับค่าจ้างจึงสูงขึ้นในภาคใต้ก็เช่นเดียวกันคือราคาของดิบุกก็มีความสัมพันธ์ไปทางเดียวกันกับค่าจ้าง (ดังแสดงในตารางที่ 5.9 เช่นเดียวกัน)

ตารางที่ 5.9 ความสัมพันธ์ระหว่างราคาข้าวเปลือกส่งออก ดิบุก และอัตราค่าจ้าง

ปี	ราคาข้าวเปลือก ส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง ในภาคกลาง (บาท/วัน)	ราคาดิบุกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง (บาท/วัน)
1889	-	-	679	.75
1890	-	-	631	.75
1891	-	-	652	.75
1892	-	-	756	.80

ปี	ราคาข้าวเปลือก ส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง ในภาคกลาง (บาท/วัน)	ราคาดีบุกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง (บาท/วัน)
1895	.74	663	.60	-
1896	59	.74	-	-
1897	59	.74	-	-
1898	59	.74	-	-
1899	59	.74	-	-
1900	59	.74	-	-
1901	59	.74	-	-
1902	n.a	11.9	-	-
1903	81	.82	-	-
1904	81	.64	-	-
1905	82	.87	-	-
1906	83	.86	-	-
1907	79	2.6	-	-
1908	77	7.8	-	-
1909	78	1.19	-	-
1910	75	.92	-	-
1911	90	.94	-	-
1911	90	-	1301.5	1.25
1930/31	-	-	1312.0	1
1932-33	-	-	1961.0	1.5
1933-34	-	-	2439.5	1.55
1934-35	-	-	-	1.75
1935-36	-	-	-	1.5
1936-37	-	-	-	1.5
1937-38	-	-	-	1.15

แหล่งที่มา : [Sompop 1989 : Appendix Table และ จากตารางที่ 5.8]

ตลาดแรงงานรับจ้างมีลักษณะตึงตัว (tightness) ภาวะความขาดแคลนแรงงานสะท้อนภาพถึงการดึงแรงงานหญิงเด็กเข้าช่วยทำงาน และมีความพยายามจะหาแรงงานรับจ้างตลอด

เวลา ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ พบว่ามีการเคลื่อนย้ายแรงงานอีสาน (ลาว) เข้ามณฑลชั้นใน ในภาคกลางเพื่อรับจ้างปลูกข้าวเป็นจำนวนมาก ตอนต้นศตวรรษที่ 19 ประมาณว่าเฉพาะเมืองธัญบุรี มีลาวลงมาใน ค.ศ. 1905 มี 5,068 คน ปี ค.ศ. 1906 มี 1,932 คน หากนับรวมถึงแรงงานลาวรับจ้างทั่วไป เช่น รับจ้างตัดพื้นที่ทั่วไป และรับจ้างอื่น ๆ แล้วในปีนั้น จะมีการเคลื่อนย้ายแรงงานถึง 7,000-8,000 คน [ทวีศิลป์ : 2521] หากพิจารณาถึงชั่วโมงจากการทำงานแล้ว โดยเฉลี่ยแล้วชั่วโมงการทำงานในฤดูเพาะปลูกประมาณ 8 ชั่วโมงต่อวัน [Hanks, 1972 : 167] หรือต้องทำงานประมาณ 4.7 เดือนต่อฤดูกาลเพาะปลูกทั้งสิ้น 9 เดือน งานปลูกข้าวเป็นงานที่หนัก แรงงานต้องทำงานเกือบตลอดเช้าจรดเย็น และหากทำงานในช่วงฤดูแล้วซึ่งทำงานน้อย ค่าเฉลี่ยที่ได้ก็ไม่แตกต่างไปจากการทำงานในกรุงเทพฯ เท่าไร ในภาคใต้ก็เช่นเดียวกัน ช.ม. การทำงานประมาณ 8 ช.ม. เป็นอย่างต่ำในเหมืองแร่ดีบุก

การดูว่าชนบทไทยไม่มีแรงงานส่วนเกินและอัตราการว่างงานต่ำ อาจพิจารณาได้จากในภาคกลาง มีแรงงานรับจ้างลาวจากภาคอีสาน ในภาคใต้ต้องนำเข้าแรงงานจีน มีอัตราส่วนเป็นส่วนมากของแรงงานรับจ้างกรีดยางดิบและสิ้นแร่ดีบุก ประมาณปี 1950 มีแรงงานรับจ้างกรีดยางถึง 50,000 -60,000 คน และมีแรงงานไทยจากภาคเหนือมารับจ้างกรีดยางด้วย (Skinner 1957:216) ในขณะที่ 3/4 ของแรงงานรับจ้างเป็นชาวจีน และ 1/4 เป็นแรงงานรับจ้างไทยทำงานในเหมืองแร่ดีบุก [Skinner 1957:216] ภาคเหนือต้องพึ่งแรงงานขมุและเงี้ยวเป็นสำคัญในกิจการไม้สักประมาณปีละ 4,000 - 5,000 คน ในช่วงปี ค.ศ. 1896-1940 (Sompop 1989 : 133)

อาจจะมีส่วนโต้แย้งว่าในช่วงฤดูแล้ง ชาวนาไทยเขตเพาะปลูกข้าวจะทำอะไรข้อมูลจากการสำรวจเศรษฐกิจชนบทสยามครั้งที่ 2 โดย James Andrew ระหว่างปี ค.ศ. 1934-35 พบว่าในภาคกลางรายได้หลักของชาวนามาจากขายข้าวประมาณ 105.47 บาท/ครัวเรือน (หรือเท่ากับร้อยละ 57.1) รายได้อื่น ๆ นอกจากข้าว เช่น อุตสาหกรรมพื้นบ้าน 34,609 /ครัวเรือน (ร้อยละ 13.5) ในภาคเหนือรายได้หลักมาจากหัตถอุตสาหกรรมพื้นบ้าน 20.15 บาท/ครัวเรือน (ร้อยละ 30.9) ข้าวประมาณ 28,399 บาท/ครัวเรือน (เท่ากับร้อยละ 29.00) เป็นต้น (Andrews : 1934-1935) และหากนับรวมถึงรายได้ที่ไม่เป็นตัว (non cash-income) ซึ่งประกอบด้วยพืชผัก ผลไม้ ตลอดจนสินค้าอื่น ๆ ที่ผลิตเพื่อการบริโภคแล้ว ประกอบกับรายได้จากการรับจ้างทำงานโครงการสาธารณะของรัฐบาล เช่น การสร้างทางรถไฟต่าง ๆ ทั่วประเทศแล้ว รายได้ส่วนนี้น่าจะสูงมาก ส่วนใหญ่มีเงินเหลือเก็บ (Thompson 1947:131) จนยากที่จะสรุปว่าการทำงานต่ำกว่าระดับ

หากเทียบระดับรายได้ในชนบทไทยของชาวนา แรงงานรับจ้างในไร่นาและกรรมกรไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ เราจะพบว่ารายได้ของชาวนาทำนาหว่านอยู่ในอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่รายได้ชาวนาดำ อันดับสามแรงงานกุลีจีนในโรงสีกรุงเทพฯ อันดับสี่ชาวนารับจ้างในภาคกลาง (บางปีมากกว่าแรงงานกุลีจีน เช่นปี 1910)

ตารางที่ 5.10 รายได้ของชาวนา กรรมกรไร้ฝีมือ และชาวนารับจ้าง (บาทต่อ 6 เดือน)

อาชีพ	1905	1910	1919	1929
1. ชาวนา (นาหว่าน ที่ดิน 8 เฮคเตอร์)	704	262	303	246
2. ชาวนา (นาดำ ที่ดิน 2 เฮคเตอร์)	245	152	202	135
3. แรงงานกุลีจีนในโรงสีกรุงเทพฯ	158	158	180	180
4. ชาวนารับจ้างในภาคกลาง	157	164	11.9	133.2

แหล่งที่มา : 1,2 มาจาก [Sompop 1989 : 168] 3 และ 4 มาจากตารางที่ 5.8

เมื่อพิจารณาถึงระดับรายได้หรือค่าจ้างที่แท้จริง ซึ่งคำนวณโดยใช้ดัชนีต่าง ๆ กันเช่น ค่าจ้างในเมืองเมื่อคิดเป็นราคาข้าวต่อหาบ [(Ingram : 1964) และ (Feeny 1982 : 29)] ซึ่งแสดงถึงอำนาจซื้อของกรรมกรในเมือง (เพราะข้าวเป็นอาหารหลัก) ในช่วงปี 1860-1921 แสดงว่าค่าจ้างที่แท้จริงในกรุงเทพฯ แนวโน้มลดลงอย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่รายได้ที่แท้จริงในชนบทไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น [(Feeny 1982 : 92)] แม้ว่าหลังปี 1921 รายได้ที่แท้จริงในชนบทจะลดลง แต่ก็ไม่มากนัก

ภายใต้ภาวะการณดังกล่าวมาแล้วข้างต้นมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยคือ

1. การอพยพแรงงานจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มีน้อย เพราะระดับรายได้ที่สูงกว่าโดยเปรียบเทียบ ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของความผันผวนเรื่องค่าจ้างความไม่แน่นอนของงานเหมือนมีมากกว่าประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ และอาหาร แรงงานไม่ต้องทำงานหนักเวลาพักผ่อนมาก ซึ่งตรงกับหลักกำหนดอุปทานของแรงงานคือ เมื่อคนรวยขึ้นย่อมอยากจะทำงานน้อยลง

2. การแบ่งงานกันทำระหว่างเชื้อชาติเศรษฐกิจหมู่บ้านฐานสำคัญของแรงงานไทยอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่กรุงเทพฯ แรงงานจีนเป็นแรงงานที่สำคัญที่สุด เป็นทั้งผู้ประกอบการ พ่อค้าส่งออก แรงงานรับจ้าง ฯลฯ ซึ่งมีประมาณมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรในกรุงเทพฯ เช่น ประมาณในทศวรรษที่ 20 ซึ่งเราพบว่า การหลั่งไหลเข้ามาอย่างมหาศาลของแรงงานจีนในประเทศไทยประมาณ 16,000 คนต่อปี ในทศวรรษ 1880, 25,000 คน ในทศวรรษ 1890 60,000 คน ระหว่าง 1900 และ 1920

3. หลังปี ค.ศ. 1950 อัตราการเพิ่มของประชากรในประเทศไทยอยู่ในอัตราสูง โดยเฉพาะอัตราการเกิดที่เพิ่มสูงในเขตชนบท ส่งผลให้อุปทานของแรงงานเพิ่มขึ้น และกดดันต่อรายได้และค่าจ้างในชนบทให้ต่ำลง การเพิ่มขึ้นของประชากรยังส่งผลต่อประสิทธิภาพการผลิตลดลงด้วย ประกอบกับนโยบายลงโทษภาคเกษตร อาทิ นโยบายฟรีเมล็ดข้าว ประเทศไทยจึงเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากประเทศที่มี แรงงานราคาแพงเป็นประเทศที่มีแรงงาน

ราคาถูก เมื่อเทียบกับประเทศชั้นนำในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฯลฯ ในขณะที่ความแตกต่างของรายได้และค่าจ้างระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบทมีมากขึ้น เพราะกรุงเทพฯ มีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและบริการมีผลให้อุปสงค์ต่อแรงงานสูงขึ้น ปัจจัยดังกล่าวมีผลให้มีแรงงานย้ายถิ่นจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มากขึ้นในช่วงปี หลังปี ค.ศ. 1950 จึงเป็นจุดกระตุ้นที่สำคัญต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในลักษณะเมืองโตเดี่ยว ซึ่งควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรมของประเทศไทย [พอพันธ์ 2538 : 31-32] ดังจะเห็นว่า ค.ศ. 1995 ประมาณกันว่าร้อยละ 60 ของประชากรในเมืองของประเทศไทยอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ ร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าต้องผ่านท่าเรือคลองเตย ร้อยละ 30 ของมูลค่าผลผลิตรายได้ประชาชาติกระจุกตัวอยู่ที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 70 ของรายได้ภาษีบุคคลธรรมดากระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 50 ของโรงงานอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ค.ศ. 1947 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 8 แสนคน ค.ศ. 1993 ประชากรของกรุงเทพฯ มีมากกว่า 8 ล้านคน เมื่อเทียบกับประชากรกับเมืองอันดับที่สอง พบว่า ค.ศ. 1947 กรุงเทพฯ ใหญ่กว่าเชียงใหม่ 20 เท่า และเพิ่มขึ้นเป็น 26 เท่า และ 55 เท่า ใน พ.ศ. 1970 และ พ.ศ. 1980 ตามลำดับ ดอแกนและกาซาดา [Dogan and Kasarda, eds 1988 : 15-16] ประมาณว่า

ค.ศ. 1950 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 41 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ค.ศ. 1970 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 24 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ค.ศ. 2000 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 20 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ดังนั้น การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพฯ นับตั้งแต่ทศวรรษ 1960 เป็นต้นมา จึงเป็นภาพสะท้อนของการพัฒนาเศรษฐกิจที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรมระหว่างเมืองและชนบท เพราะเป็นการเจริญเติบโตบนพื้นฐานของแรงงานราคาถูกจากชนบทเป็นสำคัญ แรงงานราคาถูกสนับสนุนการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมเพราะส่งเสริมการผลิตสินค้าส่งออกราคาถูกในตลาดโลก ตลอดจนสนับสนุนการขยายตัวการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ กรุงเทพฯ ในฐานะเป็นศูนย์กลางของการค้าและภาคอุตสาหกรรมจึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว

บทที่ 6 บทสรุป

งานวิจัยชั้นนี้ต้องการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ.1820 - 1950 เน้นถึงจุดกำเนิดและการพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะเป็นเมือง “โตเดี่ยว” (primate city) ในประวัติศาสตร์ไทย ตลอดจนปัจจัยที่มีต่อการพัฒนาการดังกล่าว โดยได้แบ่งช่วงศึกษาออกเป็น 3 ช่วงใหญ่ ๆ คือ

ช่วงที่ 1 : ค.ศ. 1820 - 1855 (สนธิสัญญาเบาริง)

ช่วงที่ 2 : ค.ศ. 1855 - 1932 (การเปลี่ยนแปลงการปกครอง)

ช่วงที่ 3 : ค.ศ. 1932 - 1950

ช่วงที่ 1 : ค.ศ.1820 - 1855

แม้ว่าในปี ค.ศ.1820 กรุงเทพฯเป็นเมืองโตเดี่ยวและมีบทบาทสำคัญกับเศรษฐกิจไทย ดังจะเห็นว่ากรุงเทพฯ เป็นที่ประทับขององค์พระมหากษัตริย์ ที่สะสมทุนของชนชั้นนำทางเศรษฐกิจ เมืองท่าและศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศตลาดแรงงานนอกภาคเกษตรกรรม ขนาดใหญ่ เป็นต้น ประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ในสมัย ค.ศ.1850 ซึ่งมีประมาณ 100,000 - 120,000 ก็ได้ก้าวล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ ของไทย

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ.1820 - 1855 ประกอบไปด้วย (1) การค้าระหว่างประเทศในระบบส่วย (2) ข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งและภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ และบทบาทของเมืองท่า (3) บทบาทของแรงงานชาวจีนอพยพ

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ด้วยเหตุที่การค้าระหว่างประเทศนั้น มีเพียงแต่ผูกขาดโดยกษัตริย์และชนชั้นศักดินา ทว่าชนชั้นดังกล่าวสามารถควบคุมการเก็บส่วย (ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากธรรมชาติ) เพื่อส่งออก ส่วยจึงเป็นที่มาของความมั่งคั่งและการสะสมทุนของกษัตริย์และชนชั้นศักดินา ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการก่อสร้างกิจกรรมต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ อาทิเช่น วัด วังและคลองอื่น ๆ การเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศถูกสนับสนุนด้วยข้อได้เปรียบทางด้านที่ตั้งและภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เชื่อมด้วยแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองน้อยใหญ่ซึ่งช่วยให้การขนส่งส่วยเข้าสู่กรุงเทพฯ และ/หรือไปออกยังอ่าวไทยเพื่อการส่งออกเป็นไปโดยสะดวกยิ่งขึ้น

แรงงานชาวจีนอพยพมีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดในกรุงเทพฯ ชาวจีนมีเพียงแต่เป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ ทว่าได้ประกอบอาชีพในตลาดนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น แรงงานรับจ้าง พ่อค้าคนกลาง นายทุน นอกจากนั้นบทบาทที่สำคัญประการหนึ่งของชาวจีนอพยพคือ การเป็นเจ้าภาษีนายอากร เพราะเจ้าภาษีนายอากรมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการเก็บภาษีอากรจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ

ช่วงที่ 2 : ค.ศ.1855 - 1932

การลงนามสนธิสัญญาเบาริง ในปี ค.ศ.1855 มิเพียงแต่ส่งผลให้ไทยต้องเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศ ทว่ามีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งการสะสมทุน แรงงานชาวจีนอพยพ และแนวคิดและอิทธิพลของโลกตะวันตก กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตกว่าเมืองใด ๆ เพราะกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุน โดยที่ชาวจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งในฐานะแรงงานในการผลิต ด้วยเหตุที่ข้อได้เปรียบของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่า ประกอบการสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นย่อมมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ เพราะคลองจัดได้ว่าเป็นเส้นทางการขนส่งเพื่อใช้ในการบรรทุกสินค้าจากพื้นที่ชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ โดยเฉพาะข้าวเพื่อการส่งออก

การสถาปนากระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ.1892 (ค.ศ.1892 - 1922) มีผลต่อสำคัญ การเจริญเติบโตและการจัดการการบริหารเมืองกรุงเทพฯ กระทรวงนครบาล มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการเก็บภาษีในกรุงเทพฯ และนำภาษีมาใช้ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน ตลอดจนกิจการสาธารณูปโภคอื่น ๆ เช่น ประปา และคลอง กระทรวงนครบาลมีอำนาจหน้าที่ในการขยายเขตเมือง จากการประมาณการประชากรในกรุงเทพฯ มีเท่ากับ 360,000 คน ในปี ค.ศ.1910 และเพิ่มขึ้นประมาณ 700,000 คน ในปี ค.ศ.1930

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” การสร้างถนนมิเพียงแต่ส่งผลการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ตลอดจนการลงทุนในการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่ามีผลต่อการขยายตัวของธุรกิจการค้า การลงทุนตลอดจนพัฒนาการของการขนส่งทางบก

จุดที่อยากจะเน้นในที่นี้คือว่า ทศวรรษ 1880 และ 1890 นั้นเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตไปในทุกทิศทาง เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก หรือในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่มีการก่อสร้างถนน ห้องแถว [โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1890] ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีการลงทุนทางเศรษฐกิจอย่างมากของพระคลังข้างที่ เช่น ห้องแถว และการก่อสร้างห้องแถว ตลาดสดให้เช่าของพระคลังข้างที่มีเพียงแต่สร้างความมั่งคั่ง ร่ำรวยให้แก่กลุ่มขุนนางและเจ้านายชั้นสูงเท่านั้น ทว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่มีการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างขนานใหญ่ จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ ในด้านประชากรและเศรษฐกิจ คือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 และข้อสรุปที่ได้จากการค้นพบนี้ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการไทยที่จะเน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมากกว่าจะศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ นอกจากนี้ผลการวิจัยพบว่า กระทรวงนครบาลยังได้มีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานและประสานงานร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างตลาดสด

ตึกแถว เป็นอาทิว่า การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์กับชนชั้นศักดินาและเจ้านายชั้นสูง มิได้เป็นเทศบาลอิสระเหมือนเมืองหลวง ในประเทศยุโรป เช่น มหานครลอนดอน

ช่วงที่ 3 : ค.ศ.1932 - 1950

บทบาทของแรงงานจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในการพัฒนาการค้าและธุรกิจ ในกรุงเทพฯ คนจีนได้ประกอบการธุรกิจในทุก ๆ ระดับของภาคเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น กู้อี้ แรงงานรับจ้างทั้งมีฝีมือและไร้ฝีมือ พ่อค้าคนกลาง พ่อค้านักธุรกิจ การอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพมีผลสำคัญต่อการกดดันค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ จนกระทั่ง ปี ค.ศ.1940 งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้ศึกษาถึงการเติบโตของอุปทานแรงงานในกรุงเทพฯ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจชนบทระหว่าง ค.ศ.1900 - 1950 ผลของการศึกษาซึ่งมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย มีอย่างน้อย 2 ประการกล่าวคือ

ประการแรก ก่อนปี ค.ศ.1950 ไทยมีประชากรน้อย แต่มีที่ดินเหลือเฟือ มีผลให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มี “ค่าแรงสูง” ก่อนปี ค.ศ.1950 ค่าจ้างในชนบทมีเพียงแต่สูงกว่าค่าจ้างในกรุงเทพฯ แต่ทว่ายังสูงกว่าชนบทของประเทศต่าง ๆ ในเอเชียด้วยกัน เช่น ญี่ปุ่น และอินโดนีเซีย ปัจจัยหลักสำคัญที่มีผลกระทบต่อระดับอัตราค่าจ้างสูงในชนบทคือ ผลผลิตทางการผลิตของแรงงานในชนบทไทยอยู่ในระดับสูง ระดับอัตราค่าจ้างและรายได้สูงของแรงงานไทยในชนบท หมายความว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการย้ายถิ่นระหว่างชนบทและเมืองอยู่ในระดับสูง ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ การย้ายถิ่นจากชนบทสู่เมืองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ระดับรายได้และค่าจ้างที่สูงของชาวชนบทไทย เมื่อเทียบกับนอกภาคเกษตรกรรม เช่น ในกรุงเทพฯ (ประกอบกับชนบทไทยมีทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก) จึงมีผลสำคัญที่ดึงดูดแรงงานให้ทำงานอยู่ในไร่นา และดำรงไว้ซึ่งเศรษฐกิจหมู่บ้านอย่างแน่นหนา แรงงานจีนจึงมีบทบาทสูงยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น ในกรุงเทพฯ ด้วยเหตุนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับหลังทศวรรษ 1950

ประการที่สอง หลังปี ค.ศ.1950 อัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ในระดับสูง การเพิ่มขึ้นของประชากรมีผลต่อการลดลงของรายได้และการแบ่งผืนดินให้เป็นส่วนย่อย ตลอดจนการลดลงของผลผลิตต่อไร่ในชนบท การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรมีผลต่อกำเนิดและพัฒนาการของแรงงาน “ราคาถูก” และแรงงานราคาถูกจากชนบทมีผลสำคัญต่อการเป็นอุปทานแรงงานในภาคอุตสาหกรรม และบริการในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างในกรุงเทพฯ สูงกว่าอัตราค่าจ้างในชนบท อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอยู่ในระดับสูง อย่างน้อยเป็น 2 เท่าของอัตราการเพิ่มขึ้นของทั้งประเทศ

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้นภาษาไทย

เอกสารชั้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ จะใช้คำย่อว่า “กช.” การอ้างอิงเอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ เช่น กช. ร.5 กระทรวงนครบาล 0301.1.1/13 (1898) หมายถึง เอกสารชั้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติจากแฟ้มของกระทรวงนครบาล ในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 แฟ้มที่ 0301.1.1/13 ปี ค.ศ. 1898

เอกสารชั้นรองภาษาไทย

- กมล สนิธิเกษตริน (2524) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย เอกสารส่วนบุคคล นักศึกษา ว.ป.อ. รุ่นที่ 23 ประจำปี พ.ศ.2522 - 2524
- กรมเจ้าท่า (2509). ประวัติกรมเจ้าท่าและรายงานกิจการของหน่วยชลอกร่องน้ำ, งานกฐินพระราชทานของกรมเจ้าท่า
- กรมไปรษณีย์โทรเลข (2426). สารบาญญัติส่วนที่ 1 คือ ตำแหน่งราชการสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่จำนวนปีมะแม เบญจศก จุลศักราช 1245
- กรมไปรษณีย์โทรเลข (2426). สารบาญญัติส่วนที่ 2-3-4 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนน และตรอกสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่จำนวนปีมะแม เบญจศก จุลศักราช 1245
- กรมแผนที่ทหาร (2525). แผนที่กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ : กรมแผนที่ทหาร
- กรมอำเภอ กระทรวงนครบาล (ร.ศ. 128-130), รายงานประจำปี ม.ร.ว. แ่งน้อย คัณฑ์ศรี (2525). พระราชวังและวังในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2325-2525, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กระทรวงมหาดไทย. เทศาภิบาล (ร.ศ. 131) เล่ม 13. หน้า 257-259.
- กาญจนาศพนธ์ (2524). กรุงเทพฯ เมื่อ 70 ปีก่อน กรุงเทพฯ ; เรื่องศิลป์
- กิตติ ดันไทย (2520). “คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เกื้อกูล ยินยอนันต์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เอกสารนิเทศการศึกษา ฉบับที่ 194 หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู 2520.
- คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี (2525). จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กรมศิลปากร.
- คุชแมน เจนนีเฟอร์ เวย์น (แต่ง), ชื่นจิตต์ อำไพพรรณ (แปล) การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- เกริก เจ เรย์โนลด์ส (2529) ความคิดแหวกแนวของไทย จิตร ภูมิศักดิ์ และโฉมหน้าของ
ศักดินาไทยในปัจจุบัน. กรุงเทพฯ : อักษรสาส์น
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2534) องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (2504). พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1
กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา
- เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (2504) พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4. กรุงเทพฯ :
องค์การค้าของคุรุสภา
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และ สมภพ มานะรังสรรค์ (บรรณาธิการ) (2527). ประวัติศาสตร์
เศรษฐกิจไทย จนถึง พ.ศ. 2484. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา (2533). เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์
สร้างสรรค์ จำกัด.
- ชัย เรื่องศิลป์ (2522). ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2452 : ด้านเศรษฐกิจ.
กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- ชัย เรื่องศิลป์ (2519). ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ. 2352-2453 ด้านสังคม. กรุงเทพฯ :
เรื่องศิลป์
- ชลลดา วัฒนศิริ (2529). "พระคลังข้างที่กับการลงทุนเศรษฐกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-
2475" วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร
- ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (บรรณาธิการแปล) (2529). สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์
เชิงวิเคราะห์. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์.
- ชัยอนันต์ สมุทรวนิช และชัตติยา กรณสูตร รวบรวม (2532) เอกสารการเมืองการปกครอง
ไทย พ.ศ. 2417-2477 . กรุงเทพฯ : สถาบันสยามศึกษา สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย
- ญาดา ประภาพันธ์ (2524). ระบอบเจ้าภาษีนายอากร-สมัยกรุงเพชยุคต้น. กรุงเทพฯ :
สร้างสรรค์
- ถัด พรหมานพ (2474) ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ
- ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2521). "การผลิตและการค้าข้าวตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ
พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้า
เจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2419-2475)" วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2528). "บทบาทของกรมพระคลังข้างที่ต่อการลงทุนเศรษฐกิจในอดีต
พ.ศ. 2433-2475". วารสารธรรมศาสตร์. ปีที่ 14 ฉบับที่ 2, มิถุนายน
หน้า 122-159

- ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2528) “บทบาทของกรมพระคลังข้างที่มีต่อการลงทุนทางเศรษฐกิจในอดีต”. วารสารธรรมศาสตร์ ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 หน้า 122-159.
- เทพชู ทับทอง, (2535). เล่าเรื่องไทย ๗ เล่ม กรุงเทพฯ ; สำนักพิมพ์สองเรา
- ธนาคารไทยหนู (2535). วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม. กรุงเทพฯ : อัมรินทร์พรินติ้งกรุ๊ป
- นิจ หิณญะนันท์และคณะ (2525). “ถนน : วิวัฒนาการในรอบ 200 ปี” เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ 200 ปี, โครงการไทยศึกษาฝ่ายวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นันทิยา สว่างวุฒิธรรม (2524) “การควบคุมกำลังคนในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการจัดการเกณฑ์ทหาร (พ.ศ. 2325-2448)”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2525) “วัฒนธรรมกรรมพิภพวรรณกรรมรัตนโกสินทร์”. สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- บุปผณัฐ สุวรรณมาศ (2525), “การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์, กรุงเทพฯ : โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์” วารสารธรรมศาสตร์ 11(1), หน้า 19-32.
- บุญรอด แก้วกันหา (2517). “การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2325-2411)”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปาเลกวัช (2506). เล่าเรื่องเมืองไทย แปลโดย สันต์ ท.โกมลบุตร พระนคร : ก้าวหน้า
- ปิยนาด บุนนาค รายงานผลการวิจัย การวางรากฐานการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุนรัชดาภิเษกสมโภช 2528.
- ประชุมกฎหมายประจำศก (ฉบับต่าง ๆ)
- ประชุมพงศาวดาร. ฉบับต่าง ๆ
- พจนา เหลืองอรุณ (2523). “การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย (พ.ศ. 2398-2468)”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร
- พลเรือตรี แชน ปิจจุสานนท์ (2509). ประวัติการทหารเรือภายในกองทัพเรือ พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนินพระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอกหม่อมเจ้าครุฑพล อาภากร, 14 เมษายน 2509
- พอพันธ์ อูยานนท์ (2539). “ค่าแรงงานในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย”, วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 14, ฉบับที่ 1 มีนาคม 2539 หน้า 48-86
- พอพันธ์ อูยานนท์ (2540). “ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ กับพัฒนาการแรงงานราคาถูก (ค.ศ. 1855- ค.ศ. 1980)”. วารสารรวมบทความประวัติศาสตร์, ปีที่ 19, 2540 หน้า 11-52
- มหาดไทย, กระทรวง, กรมการปกครอง รายงานกิจการของเทศบาลฉบับต่าง ๆ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น, ม.ป.ป.

- รัตนาวดี แก้วไชโย (2526). “การศึกษารายจ่ายพระราชทรัพย์ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ (2325-2394)”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- รัตนาวดี รัตนโกมล (2523). “วิวัฒนาการและบทบาทของธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ลิขิต อีรวะดิน (2526). “รวมศูนย์ - กรุงเทพฯ : รากเง้าของปัญหา”. บทความประกอบการสัมมนาวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เรื่อง ประเทศไทยคือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2526 หน้า 2-1 ถึง 2-25
- วรภรณ์ ทินานนท์ (2522). “การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต (2514). “ประวัติการค้าไทย” ใน หนังสือวัฒนธรรมไทย, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บรรณาคม
- ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์ (2523) “ผูกปี้ : การจัดเก็บเงินค่าแรงแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีนในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ส. พลายน้อย (2525). เล่าเรื่องบางกอก กรุงเทพฯ ; เจริญรัตน์ การพิมพ์
- สำนักนายกรัฐมนตรี (2513) ประชุมพระราชหัตถเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงบริหารราชการแผ่นดิน ภาคที่ 3 . กรุงเทพฯ.
- สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี (2521). เอกสารของนายแฮรี ปากส์ (จากแฟ้มของนายแฮรี ปากส์ ณ กองเอกสาร กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ กรุงลอนดอน)
- สิริลักษณ์ คักดีเกรียงไกร (2523). ต้นกำเนิดชนชั้น นายทุนในประเทศไทย พ.ศ. 2398-2453. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์
- สยามพร ทองสารี (2526). “ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร
- สุนทรী อาสะไวย์ (2530). ประวัติคลองรังสิต การพัฒนาที่ดินและผลกระทบต่อสังคม พ.ศ. 2431-2457 . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สุนทรী อาสะไวย์ (2534). วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจหลังสงครามโลกครั้งที่ 1, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ศิลปวัฒนธรรม (2528). “ก่อนจะถึงนิยมไทย” ปีที่ 7 ฉบับที่ 1
- ศิลปวัฒนธรรม (2528). “เศรษฐกิจนิยมไทยยุคหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2495”, ปีที่ 7, ฉบับที่ 1
- อดิศร หมวกพิมาย (2532). “กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาริง พ.ศ. 2310-2398”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เอก นวีกมูล (2531). แรกมีในสยาม, กรุงเทพฯ ; สำนักพิมพ์แสงแดด
เอี่ยม ฉายางาม (2523). ประวัติศาสตร์ฝรั่งเศส ค.ศ.1789 - 1848 กรุงเทพฯ :
ไทยวัฒนาพานิช

ภาษาอังกฤษ

- A.Maddison and G.Prince (eds)(1989). Economic Growth in Indonesia, 1820-1940. Dordrecht, Foris Publications.
- A. Wright and T. Oliver Breakspear (eds) (1908), Twentieth Century Impression of Siam : Its History, People, and Resources. London : Lloy's Greater Britain (Reprint Edition by White Lotus, Bangkok, 1994).
- Anan Ganjanapan (1984). "The Partial Commercialization of Rice Production in Northern Thailand (1900-1981)""Ph. D thesis, Cornell University.
- Ammar Siamwalla, (n.d.) "Foreign Trade and Domestic Economy in Siam, 1820-1855." (mimeo)
- Anonymous, n.d. Siam Resources.
- Anonymous (1992). Yesterday and Today of Silom Road. Bangkok : Amarin Printing Group.
- B.J.L. Berry, (1973). Growth Centers in the American Urban System. V. 1 Mass, Cambrildge : Ballinger.
- B.G. Becker (1962). "Investment in Human Capital : A Theoretical Analysis". The Journal of Political Economy. Vol. Lxx, Supplement Volume, October, no 5, Part 2, pp. 9-49.
- B.J. Terwiel (1989). Through Traveller's Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History. Bangkok, Duang Kamol.
- Bank of Thailand, An Economic Survey of Thailand, 1946-47.
- C.C. Zimmermen (1931). Siam : Rural Economic Survey, 1930-31. Bangkok: Bangkok Times Press.
- C.A. Carter, The Kingdom of Siam, 1904. Bangkok : The Siam Society, Reprint Edition, 1988.
- C.J. Reynolds, (1987). Thai Radical Discourse:the Real Faces of Thai Feudalism Today. Southeast Asian Program, Cornell University.
- C. Madge (1958). Village Communitits in North-East Thailand mimeographed, New York, United Nations Technical Assistance Programme.
- C. Wilson (1989). "Bangkok in 1833 : An Economic and Social Profile". The Journal of the Siam Society, Part 2.
- Chatthip Nartsupha and Suthy Prasartset, (1981 a) The Political Economy of Siam, (1851-1910). Bangkok : The Social Science Association of Thailand.

- Chatthip Nartsupha, Suthy Prasartset and Montri Chenvidyakarn (1981 b). The Political Economy of Siam, 1910-1932. Bangkok : The Social Science Association.
- Central Statistical Office, First Report of the Economic and Demographic Survey 1954 (2 Vol.s).
- Central Statistical Office (1954). First Report of Demographic and Economic Survey. Vol 1.
- Crawfurd Papers, (1915). A Collection of Official Records Relating to the Mission of Dr.John Crawfurd sent to Siam by the Government of India in the year 1821. Bangkok : Vajiranana National Library.
- D. Feeny (1982). The Political Economy of Productivity : Thai Agriculitural Development. 1881 - 1975, Vancouver and London, University of British Columbia Press.
- E.M. Hoover (1975). An Introduction to Regional Economics. New York : Alfred A.Knopf.
- G.W.Skinner (1957). Chinese Society in Thailand : An Analytical History. Ithaca, Cornell University Press.
- H.G.Q. Wales (1965), Ancient Siamese Government and Administration, New York : Paragon Book Reprint Corp.
- H.W. Richardson (1969). Regional Economics :Location Theory, Urban Structure and Regional Change. New York:Praeger.
- International labour Office (1954). "Report to the Government of Thailand and Internal Migration" Geneva (mimeo).
- J.Andrews (1934). Siam : 2nd Rural Economic Survey, 1934-35. Bangkok : Bangkok Times Press.
- J. Bowring. (1857). The Kingdom and the People of Siam, 2 vol. London : Parker.
- J. Crawfurd (1967). Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. Oxford in Asia Historical Reprints, Kuala Lumpur : Oxford University Press.
- J. Bowring, The Kingdom and People of Siam, 2 Vols, Singapore: Oxford University Press, Reprint Edition, 1977.
- J.C. Ingram (1964). "Thailand's Rice Trade and the Allocation of Resources." In Cowan, C.D. The Economic Development of Southeast Asia. London : George Allen and Urwin. pp. : 102-26
- J.C. Ingram (1971). Economic Change in Thailand, 1850-1970. Standford: Stand-ford University Press.

- J.P.L. Jiang (1966). "The Chinese in Thailand: Past and Present". Journal of Southeast Asian History, Vol 7, No 1 (March), pp. 39-65.
- K. Hewison, (1986). "Industry Prior to Industrialisation : Thailand", Paper Conference on Industrial Elites in Southeast Asia Sukhothai, Thailand 8-12 December.
- L. Hong (1984). Thailand in the Nineteenth Century : Evolution of the Economy and Society, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- L. Sternstein (1964), "Settlement in Thailand : Pattern of Development". Ph.D. Thesis the Australian National University.
- L. Sternstein (1982), Portrait of Bangkok, Bangkok Metropolitan Administration Bangkok.
- M. Askew (1994). Interpreting Bangkok : The Urban Question in Thai Studies. Bangkok : Chulalongkorn University Press.
- M. Dogan and J.D. Kasarda (eds) (1988). The Metropolis Era Vol "A World of Giant Cities" Sage Publications, London.
- M. Jefferson. (1939). "The Law of the Primate City", Geographical Review V. 29, 226-32
- Medhi Krongkaew and Pawadee Tongudai (1984). The Growth of Bangkok : The Economics of Unbalanced Urbanization of Development. Bangkok; Thammasat University, Faculty of Economics, May.
- Office of the Prime Minister (1982). Foreign Records of The Bangkok Period Up to A.D. 1932. the Committee for the Publication of Historical Documents, Bangkok, Thailand.
- Paitoon Saiswang (1978). An Economic History of the Chao Phya Delta, 1850-1890. Bangkok : Faculty of Economics, Research Report Series, Thammasat University.
- Porphant Ouyyanont (1997), "Bangkok's Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History", Southeast Asian studies, Vol.35. No.2 September, pp.240-260.
- R.L. Pendleton (1962). Thailand : Aspects of Landscape and Life. New York : Duell, sland and Pearce.
- R. Thomlinson (1971). Thailand's Population: Fact, Trends, Problems and Policies. Bangkok; Thai Wattanapanich.
- R.V. Hubbard (1977). "Canal Construction in the Chao Phraya River Central Thailand". in the History of Inland Waterway Development in Thailand. Michigan : University of Michigan, Ann Arbor.

- S. Beek V. (1995), The Chaophya : River in Transition, Kuala Lumpur : Oxford University Press.
- S. Goldstein (1972), Urbanization in Thailand, 1947-1967. Research Report No 2. IPS, Bangkok : Chulalongkorn University.
- Sarasin Viraphol, (1977) Tribute and Profit : Sino - Siamese Trade, 1652-1853. Cambridge, Council on East Asian Studies, Harvard University.
- Sompop Manarungsan (1984). Economic Development of Thailand 1850-1950 Reponse to the Challenge of the World Economy. Institute of Asian Studies Chulalongkorn University.
- Sthirakoses (1992). Looking Back : Book One. Bangkok : Chulalongkorn University Press.
- Suehiro Akira (1989). Capital Accumulation in Thailand, 1855-1985. Tokyo : The Centre for East Asian Cultural Studies.
- Suganya, Hutaizerani, and Somchai Jitsuchon (1988). "Thailand's Income Distribution and Poverty Profile and Their Current Situations". A. Paper read at the Thailand Development Research Institute Year-end Conference. (December) Thailand Statistical Yearbook. (Various issues).
- The Burney Papers (1911). Vol II, Part IV (November 1824-June 1827), Bangkok: Vajiranana National Library.
- The Bangkok Times Weekly Mail., (BTWM), Various years.
- V. Purcell (1980). The Chinese in Southeast Asia. Kuala Lumpur : Oxford University Press.
- V. Thompson (1947). Labor Problems in Southeast Asia. New Haven, Yale University Press.
- V. Thompson V. (1941). Thailand : the New Siam. New York : Macmillan.
- W.A. Graham (1924). Siam Vol I. London : Alexander Moring.
- W.F. Vella (1957). Siam Under Rama III. N.Y. : The Association for Asian Studies.
- V. Purcell (1980). The Chinese in Southeast Asia. Kuala Lumpur : Oxford University Press.

เอกสารประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

เอกสารหมายเลข 1

การค้าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์
ตอนผูกขาดสินค้า

กรุงรัตนโกสินทร์ตั้งขึ้นทางฝั่งตะวันออกของกรุงธนบุรี ในย่านการค้าขาย เดิมเป็นที่บ้านของพระยาราชเศรษฐีกับหม้อบ้านจีนให้พระยาราชเศรษฐีกับพวกจีน ย้ายลงไปตั้งบ้านเรือนอยู่ตั้งแต่ปากคลองวัดจักรวรรดิไปจนถึงปากคลองวัดปทุมคงคา ซึ่งในย่านนี้ได้กลายเป็นท่าเลค้าขายใหญ่โต ต่อมาเรียกว่าสำเพ็งปัจจุบันนี้

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นสมัยที่วัฒนธรรมการคบค้าสมาคมของชาติไทยได้กลับคืนและตื่นตัวอย่างเต็มที่ พระมหากษัตริย์ในราชวงศ์จักรีทรงมองเห็นประโยชน์ของการคบค้าสมาคมและยังได้ประโยชน์ให้เกิดจากการค้าและการสมาคมเป็นเอกประการ

การค้าในแผ่นดินสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า มีการค้าสำเภาทั้งของหลวงและเอกชน ปรากฏในพงศาวดารว่า เจ้าพระยาพระคลัง(สน) ซึ่งได้ว่าการกรมท่า เคยลงไปส่งสำเภาหลวงข้ามสันดอนพระยาพระคลัง (ขุน) ซึ่งได้ว่าการกรมท่าเป็นคนที่ 3 (ต่อมาเป็นเจ้าพระยารัตนาธิเบศร์ สมุหนายก ต้นสกุลรัตนกุล) ได้ชื่อว่าเป็นเศรษฐีค้าสำเภา

พงศาวดารว่า “ผลประโยชน์ที่ได้มากในครั้งนั้น ในการค้าสำเภา มีสำเภาเป็นรูปเรือตัวกึ่ง อย่างจีนหน้าราหูศีรษะเขียวบ้างแดงบ้าง ปากกว้างเสมอ 5 วา ไปหา 7 วา ทั้งของหลวงและของเจ้านายข้าราชการพ่อค้าเป็นอันมาก เรือเหล่านี้ต่อในกรุงเทพฯบ้าง ตามหัวเมืองบ้าง บรรทุกสินค้าต่าง ๆ ออกไปขายที่เมืองจีนทุก ๆ ปี บางลำก็ขายแต่สินค้า บางทีก็ขายทั้งสินค้าและเรือด้วยกัน ได้กำไรในการค้าสำเภาเป็นอันมาก”

สำเภาหลวงในรัชกาลที่ 1 ปรากฏชื่อ 2 ลำ คือ เรือสูงกับเรือทรงพระราชสาส์นสำหรับไปค้าขายในเมืองจีน

ได้กล่าวถึงการสำเภามาตั้งแต่สมัยโบราณ และสมัยสุโขทัยแล้ว แต่ผู้เขียนชักไว้ไม่เล่าเรื่องเรือสำเภา เพราะไม่รู้ว่าสมัยนั้นจะมีรูปร่างลักษณะอย่างไรแน่ มาขึ้นสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นี้ เห็นว่าถึงเวลาสมควรเล่าได้แล้ว แต่การเล่านี้ก็คัดเอามาจากตำนานศุลกากรของ นายยงอนุমানราชธน เพราะผู้เขียนเองก็เกิดไม่ทันเห็นสำเภาเช่นเดียวกับท่านผู้อ่านส่วนมากเหมือนกัน

แหล่งที่มา : คัดจาก วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, “ประวัติการค้าไทย”, ใน หนังสือวัฒนธรรมไทย กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บรรณาคม มิถุนายน 2514

นายยง อนุมานราชธน เล่าว่า “เรือสำเภานิดนี้ ตอนหัวเรือตรงที่แหะออกเรียกว่า ปากปลา มีลูกกรงเป็นลายประแจเงินสำหรับยึดปากปลา สองข้างปีกธงตะขาบข้างละอัน ถัดหัวเรือเข้ามาทั้งสองข้างเขียนเป็นตาเรือสี่ขาวดำ ตอนหน้าเรือปิดกระดาดยหลินมีหนังสือจีน (อย่างที่ใช้ปิดไว้สองข้างประตูเรือน) ข้างหนึ่งเขียน “เล่งเท้าแซกิมกัก” แปลว่าหัวมังกรอกเขาทอง อีกข้างหนึ่งเขียนว่า “โหวเค้าฮวดจิ้นเจ้” แปลว่าปากเสียงออกเขียวเงิน ตอนหัวเรือ ด้านตัดถัดปากปลาลงไปทาสีพื้นแดง ตรงกลางมีตะปิ้งทำด้วยกระดานรูปคล้ายปากสิงห์โต สำหรับพาดปากปลา ใจกลางเขียนเป็นรูปวงกลมทาสีขาว ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็กทาสีขาวอยู่กลางช่องใหญ่แล้วเป็นช่อง ๆ ตลอดไปตั้งแต่หัวเรือถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแต่ค่อนไปทางท้ายหน่อยไว้ช่องหนึ่ง แหะเป็นช่องทะเลสำหรับขึ้นลง กราบอยู่ปริ่มน้ำเพียงราโทเรือ เรียกว่า ปอมึง มีทั้งสองข้างเรือ และปิดกระดาดยหลินช่องละคู่ ข้างหนึ่งว่า “ซุ่นฮวงซุ่นจ๊วยซุ่นหั่งอี” แปลว่าตามลมตามน้ำตามใจคน อีกข้างหนึ่งว่า “ติดใช้ติดหลิติดบัวนกิม” แปลว่าได้ทรัพย์ได้กำไรได้ทองหมื่น ตอนท้ายเรือยกเป็นดาซฟ้าสูง กันข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมอยู่ข้างเรือ เหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือที่เดียวปักเนี้ยสั่ว (ร่มรูปเหมือนกันซัง) กันหนึ่งอยู่ตรงกลาง สองข้างปีกธงปลายแหลมข้างละคู่ ท้ายเรือด้านตัดทาสีแดงมีวงกลมสีขาวได้วงกลมเป็นตัวหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือหน้าเขียนเป็นรูปนกอินทรีแล้วจึงถือหางเสือทำด้วยไม้เซลงทั้งลงไปดื้อ ๆ เอาเชือกหลายเส้นโยงรั้งไว้ไม่ให้จมน้ำต่ำลงไป แล้วมีเชือกอีกสองเส้นรั้งตอนร่างของหางเสือไม่ให้กระดกขึ้น เชือกสองเส้นนี้ลอดท้องเรือไปขึ้นทางหัวเรือ มีลูกประคำทำด้วยไม้สักเรียกว่า เลกโตะร้อยเชือก ตลอดไปเพื่อกันเพียงกิดเชือกขาด

“เสาใบมีตอนหัวเสาหนึ่ง และตอนกลางอีกเสาหนึ่ง เสาใบทำด้วยไม้สัก มีปลอกเหล็กคาดเป็นเปลาะ ๆ แล้วมีไม้ประกับตามยาวราว 8 อัน เพื่อกันไม่ให้ใบเมื่อชันฉ้อขึ้นติดปลอกเหล็ก ตัวใบใช้เลื่อกระจุตเพลาะกันหลายผืน แล้วมีไม้ไผ่เมืองจีนสามลำทาบตามใบเรียงกันขึ้นไปจนใช้เดินตายได้”

“พนักงานประจำเรือคำจันจู้ มีหน้าที่เป็นนายเรือ แต่ผิดกับนายเรือที่เรียกว่ากัปตัน เพราะจันจู้มีอำนาจสิทธิ์ขาดในสินค้าทั้งหมด จะซื้อขายอย่างไรก็ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร แต่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการทั่วไปในเรือ ซึ่งตกเป็นหน้าที่ของฮ้อจ่างหรือตันหน ส่วนการควบคุมบัญชีสินค้าเป็นหน้าที่ของล่าต้า คนถือท้ายเรียกว่าได้ก้ง นอกจากนี้ยังมีพนักงานช่างไม้ คนครัว และอื่น ๆ อีกหลายคน พวกคนเรือชั้นเลวแบ่งออกเป็นสองพวก พวกหนึ่งเป็นชั้นหัวหน้าเรียกว่า เเท้มัก มีอยู่ 2-3 คน มีหน้าที่ดูแลสมอ ใบเรือและอื่น ๆ อีกพวกหนึ่งเป็นพวกคนเรือชั้นเลวเกี่ยวกับถอนสมอ ชักใบ ลดใบ และงานกุลีต่าง ๆ “

พนักงานในเรือทุกคน ยกเว้นพวกคนเรือชั้นเลว มีห้องบาหลีสำหรับตนเอง เป็นห้องขนาดเล็กแคบอุดูยยืนไม่พ้นศีรษะ ถ้าใครจะโดยสารไปกับเรือสำเภา ประสงค์จะได้อยู่บาหลีสำหรับหลบนอนก็ต้องเข้าจากเจ้าของเป็นการส่วนตัว จะให้หรือไม่ให้ จะถูกหรือแพง ก็แล้วแต่

เจ้าของบาทหีจะตกลง พนักงานในเรือเหล่านี้มีสิทธิบรรทุกสินค้าไปขาย หรือสินค้ามาจำหน่าย ส่วนตัวได้มากน้อยตามส่วนที่กำหนดให้

“การเดินเรือสำเภามีไม่มีแผนที่เดินเรือ ใช้แต่เข็มทิศเป็นเครื่องช่วย นอกนั้นใช้สังเกต ผังดูแหลมเป็นเครื่องหมาย เพราะฉะนั้นเรือสำเภาก็ไม่กล้าออกทะเลลึก เพราะหาที่สังเกตไม่ได้ ต้องพยายามแล่นให้ใกล้ฝั่งเสมอ หน้าสำเภาเข้าในระหว่างเดิน 3 เดือน 4 คือแล่นเรือมาในระหว่างมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดลงใต้ และออกไปในราวเดือน 7 เดือน 8 ให้ทันลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดขึ้นเหนือ”

เรือสำเภาเข้ามักจะมาถึงคราวละ 3-4 ลำ จอดอยู่แถวปากคลองโอ่งอ่าง แต่ลำไปทางทิศตะวันตก จอดเรียงกันเป็นสองแถว หันหัวไปทางปากน้ำ ถ้าเรือสำเภาใดมาถึงที่หลัง เรือลำที่จอดอยู่ก่อนจะมีคนไปยืนอยู่หัวเรือตีฆ้องรับ 3 ลา เรือที่กำลังเข้ามาาก็ตีรับเช่นเดียวกัน ถึงคราวเปิดระวางเรือ ต้องมีเจ้าพนักงานไป “เหยียบหัวตะเภา” เพื่อเจ้าพนักงานจะได้เลือกซื้อสินค้าที่ต้องการเสียก่อนและตามธรรมดาเรือก็มีของขวัญให้แก่ผู้ “เหยียบหัวตะเภา” ด้วยได้ทราบว่าเป็นเจ้าพนักงาน “เหยียบหัวตะเภา” ตกเป็นหน้าที่ขุนทองวารีหรือภักดีจำไม่ผิด ข้าราชการกรมท่าซ้าย (เซอร์ยอนเบาริงว่าเรือสำเภาที่เข้ามา มีของสำหรับถวายพระเจ้าแผ่นดินและของให้สำหรับเสนาบดีด้วย หน้า 240) เสร็จแล้วจึงจะจัดการขายสินค้าได้พวกลูกเรือมีสิ่งของเบ็ดเตล็ดอะไรต่าง ๆ ที่ซื้อเป็นสินค้าส่วนตัว ก็เอาออกมาวางขายบนเรือ มีคนไปเลือกซื้อกันอย่างสนุกสนาน คล้ายตลาดยี่สาน เป็นเวลานานตั้งสองเดือน

“ระหว่างที่เรือสำเภายังจอดอยู่จนกว่าจะถึงฤดูเรือออก ก็ต้องเข้าอยู่เพื่อซ่อมแซมสิ่งที่เกิดรั่วเสียหาย อยู่สำเภานี้มีตลอดไปทางฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมตลอดลงไปถึงบางคอกแหลม เพราะแม่น้ำตอนนี้เป็นท้องคุ้ง สะดวกแก่การทำอยู่ ตำบลที่เรียกว่าบ้านอยู่เดี่ยวนี้ ก็คืออยู่เรือสำเภานั้นเอง อันนั้นใช้ชุดเป็นทางเข้าไปอย่างง่าย ๆ เมื่อเอาเรือเข้าอยู่แล้ว ก็ปักชุดตอนปากอยู่เอาดินถมอีกที่จนแน่น แล้วช่วยกันวิดน้ำออก ซึ่งต้องใช้คนมาก อนึ่งเรือที่เข้าอยู่นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเรือสำเภาเท่านั้น ย่อมใช้สำหรับเรือเร่ และเรืออื่น ๆ ด้วย”

เซอร์ยอนเบาริงได้นำเอาเรื่องการค้าสำเภาของหมอคัตสลัฟมาเล่าไว้ในหนังสือ Bowring's Siam จึงขอนำมาเล่าเพิ่มเติมที่เล่าไว้ข้างบน

ทุกปีในเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคม และต้นเดือนเมษายน สำเภามาจากไหหลำ กวางตุ้ง โชกา เอ๋หมิง Ningbo เชียงแซ และเมืองอื่น ๆ อีก สินค้าขาเข้าที่สำคัญมีของกินสำหรับชาวจีนและเนื้อเงินเป็นจำนวนมาก จีนเลือกซื้อสินค้าเฉพาะที่จะเอาไปขายเมืองของตน แล้วออกเรือกลับปลายเดือนพฤษภาคม มิถุนายน และกรกฎาคม พวกที่จะไปถึงทะเลเหลืองบรรทุกน้ำตาล ผางหมาก ออกไปเป็นส่วนใหญ่ สำเภาทั้งหมดมีประมาณ 80 ลำ เรียกว่าเรือแป๊ะเท่าจิ้น (เรือหัวขาว) ตามปกติต่อในประเทศไทย มีขนาดระหว่าง 260 ถึง 300 ตัน คนเรือเป็นคนแต่จิว สำเภาเหล่านี้ส่วนมากเป็นพ่อค้าจีนที่อยู่ในกรุงเทพฯ และข้าราชการไทยชั้นผู้ใหญ่พวกพ่อค้าจีนใช้ญาติซึ่งโดย

มากเป็นชายหนุ่มที่แต่งงานกับลูกสาวของตน (คือลูกเขย) เป็นจันจิ ข้าราชการไทยที่ใช้ญาติเป็นจันจิเหมือนกันถ้าเกิดเหตุอะไรขึ้นแก่สำเภาก็คนในสำเภาก็ต้องรับผิดชอบหมดทุกคนทางหมู่เกาะชวามะลายูแม้การค้าจะไม่สำคัญ แต่สำเภาก็ออกจากเมืองไทยไปค้าขายประมาณปีละ 30-40 ลำทุกปี

ในสำเภามีเฮียกง (ซึ่งในกฎหมายนาพลเรือนข้างต้นเรียกเฮียวก่งบูชาพระ) ทำหน้าที่จัดรูปเผากระดาษเงินกระดาษทองเช่นไหว้ทุกเช้า เจ้าแม่ทะเลเรียกว่ามาเจียวโปหรือเทียนเฮาสำเภาก็ต้องมีรูปเจ้าแม่เทียนเฮาอยู่ในที่หนึ่ง มีบริวารรูปร่างน่าเกลียดยืนล้อมรอบ หน้าที่บูชาตามโคมสว่างไสวอยู่เป็นนิจ เครื่องบูชามีกิมฮวยอังตั่ว หน้าแท่นบูชามีถ้วยน้ำชาวางประจำ

พอสำเภาก็ออกเดินทางก็แห่เจ้าแม่ไปศาล ทำพิธีเช่นไหว้เฮียกงสวดมนต์ นายสำเภาก็แต่งตัวสวยเต็มที่ พร้อมด้วยลูกเรือไปกราบไหว้บูชาเจ้าแม่ แล้วเอาเครื่องเซ่นมาเลี้ยงกัน จากนั้นก็เชิญเจ้าแม่ไปฟังหญิงสาวขับร้องมโหรี ครั้นแล้วก็แห่เจ้าแม่กลับลงเรือสำเภา ทางสำเภาก็มีม้าพ่อรับเสด็จอีกรี่ (แถวริมแม่น้ำตั้งแต่ปากคลองโองอ่างลงไป จึงมีศาลเจ้ามาก เช่น ศาลเจ้าแม่ทับทิม เป็นต้น)

เจ้าแม่ลงเรือแล้ว ก็เป็นหน้าที่ของเฮียกงเช่นไหว้ต่อไป เฮียกงจะไปไหว้โดยไม่ลังหน้าไม่ได้ ทุกเวลาเช้าต้องจุดธูปเผาเครื่องหอมเช่นไหว้ไปทั่วทุกแห่งในลำเรือ แม้ในครัวก็ไม่เว้น

เมื่อสำเภาก็แล่นไปถึงแหลมที่เป็นหินล้าออกมาในทะเลแห่งใดแห่งหนึ่ง หรือเมื่อลมเปลี่ยน เฮียกงก็ทำพิธีเช่นเจ้าของเจ้าอากาศ มีการฆ่าหมูเป็นไก่เซ่นพร้อมด้วยเหล้าหรือผลไม้เผากระดาษเงินกระดาษทอง คุณเขาลงกราบหลายครั้ง เสร็จแล้วก็ร้องบอกลูกเรือว่า “ตามเสด็จเจ้า” พวกลูกเรือก็กรุกันเข้าไปกินของเซ่นทันที เมื่อสำเภาก็แล่นออกแม่น้ำ ก็ไปรยกระดาษเงินกระดาษทองใกล้ ๆ กับทางเสื่อสำเภา

ส่วนไหน ๆ ของสำเภาก็ไม่ได้รับการเซ่นมากเท่าเข็มทิศ ผ้าแดงนอกจากผูกหางเสือและสายเลี้ยว ยังผูกที่เข็มทิศ จุดธูปและเผากระดาษเงินกระดาษทอง ซึ่งทำเป็นรูปสำเภาบูชา ข้าง ๆ เข็มทิศมีกลองยาแดงเส้นยาแดงวางไว้กับตะเกียงพร้อม พวกคนเรือมารวมสวดสกุสนานกันที่ตรงนี้ คราใดทะเลราบ ลูกเรือก็เอากระดาษเงินกระดาษทองมาทำเป็นรูปสำเภาลอยไปในทะเล ถ้าลมไม่มี ก็หมายความว่าเจ้าแม่อารมณ์ไม่ดี ต้องขอให้ผีช่วยคุ้มครอง หากไม่เป็นผลก็หยุดเซ่นปล่อยตามบุญตามกรรม

หมดข้อความที่แปลย่อ ๆ มาจากหนังสือของเซอร์ยอนเบาริงแล้ว ขอเล่าเรื่องสำเภาตามตำนานศุลกากรต่อไปอีกหน่อย

“ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทรราชที่ 3 การค้าสำเภาของหลวงและของเจ้านายขุนนางผู้ใหญ่ลดน้อยลงทุกที เพราะเปลี่ยนมาใช้เรือกำปั่นใบอย่างฝรั่งขึ้น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพยากรณ์ว่า เรือสำเภาคงจะสูญไป อาศัยเหตุนี้ เมื่อทรงพระราชดำริหาแบบอย่างเจ๋งดีที่จะสร้างที่วัดคอกกระบือ ทรงระลึกถึงธรรมทั้งหลาย ซึ่งพระเวสสันดรโพธิสัตว์อุปมา

เหมือนสำเภายานนาวาในมหาเวสสันดรชาดกกัณฑ์กุมาร จึงโปรดให้สร้างพระเจดีย์มีฐานเป็นสำเภา เท่าขนาดเรือสำเภาจริงขึ้นไว้ที่วัดคอดกระบือ มีพระราชดำรัสว่า คนภายหลังน่าจะเห็นเรือสำเภาเป็นอย่างไรจะได้มาดูดังนี้ เมื่อสร้างสำเภาเจดีย์แล้ว จึงโปรดให้ขนานนามพระอารามเปลี่ยนใหม่เรียกว่าวัดยานนาวา ซึ่งเรียกกันมาจนตราប់เท่าทุกวันนี้”

“ตามที่ทรงพยากรณ์ไว้ว่า เรือสำเภาคงสูญไป ก็เป็นการสมจริง เพราะต่อมาใน รัชกาลที่ 4 ได้ความตามเซอร์ยอนเบาริงกล่าวไว้ว่าในระหว่าง 20 ปีล่วงมานี้ จำนวนเรือสำเภาที่ใช้ในการค้าลดจำนวนลงไปโดยลำดับ เพราะต่อเรือตามแบบอย่างของชาวยุโรปมาใช้กันขึ้นบ้าง ดังเรือของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทั้งสองพระองค์ ที่บรรทุกของส่วยไปจำหน่ายเป็นสินค้ายังท่าเมืองในเกาะชวาและมะละยา เมืองกวางตุ้ง เอ๋หมิง เซี่ยงไฮ้ และบางทีไปถึงอ่าวปีจีลีในทะเลเหลืองก็ใช้กำปั่นใบมีอยู่หลายลำ รวมทั้งเรือค้าของข้าราชการผู้ใหญ่ด้วย ส่วนการค้าสำเภาและการค้าชายฝั่ง พวกจีนยังคงจัดทำอยู่ เซอร์ยอนเบาริงได้ทำนายไว้เหมือนกัน ว่าต่อไปอีกไม่ช้าเพียง 2-3 ปี เรือกำปั่นใบจะเข้าแทนเรือสำเภาในการค้าทางทะเลโดยเด็ดขาด ความก็สมจริง เรือสำเภาที่เหลืออยู่เป็นลำสุดท้ายคือ เรือสำเภาชื่อบัวนง เป็นของพระยาพิศาลผลพาณิชย์ (จันสื่อพิศาลบุตร) และไปอัปปางแตกลงกลางทะเลเมื่อราวปีมะโรงสัมฤทธิ์ศกจุลศักราช 1250 (พ.ศ. 2417)

“ถึงแม้การค้าทางทะเลจะได้เปลี่ยนเป็นเรือกำปั่นใบก็จริง แต่เรือที่จะเข้าไปในเมืองท่าของประเทศจีน ต้องเป็นเรือสำเภาจึงจะเข้าไปได้สะดวก เพื่อแก้ความขัดข้องในข้อนี้ พวกเจ้าสำซึ่งเป็นเจ้าของเรือกำปั่นใบที่ค้าขายกับประเทศจีน เมื่อเรือจะถึงท่าเมื่อ เช่น เมืองเทียนจิน ก็ต้องจัดให้มีขยาไม่ไผ่ทำเป็นแผงเขียนเป็นตาเรือปะหัวเรือทั้งสองข้างขึ้นไว้ชั่วคราวให้ดูประหนึ่งว่าเป็นเรือสำเภา เจ้าหน้าที่จีนจึงยอมให้เข้าได้

ภายหลังเห็นว่าเป็นความลำบาก จึงต่อเรือชนิดพันทางหัวเป็นสำเภา ห้ายเรือเป็นกำปั่น เสาใบกลางเป็นเสาสำเภา แต่ก็ลำบากอีก จึงเสากลางเป็นเสาใบกำปั่น เรือกำปั่นพันทางนี้เรียกว่ากำปั่นบัว

ที่เล่ามาหมดทั้งสามตอน เป็นชีวิตของการค้าสำเภาของประเทศไทย ที่ได้ดำเนินมาตั้งแต่สมัยโบราณด้าบรรพชนกระทั่งถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ปัจจุบันนี้

โปรตุเกส พวกโปรตุเกสซึ่งเป็นฝรั่งชาติแรกเข้ามาทำไมตรีค้าขายกับสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 สมัยกรุงศรีอยุธยา ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นี้ โปรตุเกสก็เป็นฝรั่งชาติแรกที่มาทำไมตรีค้าขายกับไทยอีก ดังปรากฏในประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 62 ว่า

“ถึงเดือน 12 ปีมะเมีย จุลศักราช 1148 (พ.ศ. 2329) เป็นปีที่ 5 ในรัชกาลที่ 1 องตนวีเสน แยกเมืองโปรตุเกสเชิญพระราชสาส์นมาโดยเรือสลุบ จะเป็นพระราชสาส์นมาจากกรุงลิสบอนโดยตรง หรือเป็นแต่อักษรสาส์นของเจ้าเมืองมาแก้ ไม่ปรากฏชัดลงในหมายรับสั่งเป็นแต่กล่าวว่า แยกเมืองฝรั่งปัตกันจะได้เข้ากราบถวายบังคมทูลเกล้าฯ ถวายพระราชสาส์น

“กำหนดเข้าเฝ้าทูลเกล้าฯ ถวายพระราชสาส์น ณ วันเสาร์ แรม 6 ค่ำ เดือน 12 นั้น แยกเมืองพักอยู่จนถึงเดือนยี่ ขึ้น 12 ค่ำ จึงถวายบังคมลาไป เมื่อแยกเมืองจะกลับก็โปรดเกล้าฯ ให้มีพระราชสาส์นตอบแยกเมืองไปด้วย”

แผ่นดินสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า

พ.ศ.2352-พ.ศ.2367

นับตั้งแต่แผ่นดินสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า ประวัติศาสตร์ชาติไทยได้บันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าไว้มาก ไม่เป็นรูปพงศาวดารเหมือนแต่ก่อน หนึ่ง เรื่องราวเกี่ยวกับการค้าขายตั้งแต่แผ่นดินนี้เป็นต้นมา ก็มีหนังสือไทยและต่างประเทศกล่าวไว้โดยเฉพาะมากด้วยกัน ฉะนั้นหนังสือประวัติการค้าขายของประเทศไทยเล่มนี้จึงจะไม่กล่าวเหตุการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าขายอย่างที่ได้เคยกล่าวในตอนต้น ๆ แต่จะรวบรวมหัวข้อย่อจากหนังสือต่าง ๆ มากล่าวสั้น ๆ และจะไม่อ้างหลักฐานที่มาละเอียด เพราะโดยมากเป็นเรื่องที่รู้จักกันอยู่มากแล้ว

การค้า ของหลวงคงให้พระคลังสินค้าจัดการ มีเรือหลวงสำหรับแต่งไปค้าขายหลายลำปรากฏชื่อเรือมาลาพระนครลำหนึ่ง เรือเหราข้ามสมุทรลำหนึ่ง

สินค้าผูกขาดออก มีรังนก ฝาง ดีบุก พริกไทย เนื้อไม้ เร่ว ตะกั่ว งาช้าง รง ตามหนังสือของนายครอเฟิตยังมี กะวาน กำนาน และฟองเต่าตนุ เงินรายได้จากอากรรังนกปีละ 100,000 บาท ค่าฝางราว 225,000 บาท พริกไทยราว 320,000 บาท เนื้อไม้ กะวาน ตะกั่ว งาช้าง รง ราว 110,000 บาท

ขาเข้า มีปิ่น ดินปืน

วิธีการค้าขายในระยะนี้ผิดกับสมัยกรุงศรีอยุธยา ก็คือ ลดหย่อนผ่อนการปิดประตูค้าลงมาบ้าง สินค้าเข้านอกจากปิ่นกันดินปืนแล้วไม่บังคับให้เอามาขายพระคลังสินค้าเหมือนแต่ก่อน นอกจากรัฐบาลต้องการสิ่งใดจึงจะเลือกซื้อก่อน

เมืองที่ไปค้าขาย กังตัง ไทหล้า ฮกเกี้ยน ซีเกียง นานกิง มาเก๊า ญวน เขมร หมู่เกาะ มะลายู บอนิโอ เซเลบิส สิงคโปร์ ปาเล็มบัง ปินัง บาตาเวีย สุหรัต บอมโบ และอเมริกา

สินค้าขาออก เหล็ก ดีบุก ทองแดง ตะกั่ว ไม้สัก ไม้ แอ้ง ฝาง ข้าว น้ำตาล พริกไทย ยาสูบ ปลาเค็ม ครั่ง รังนก เกลือ น้ำมัน กะวาน ฝ้าย หมากรุก หนึ่งโค หนึ่งกระบือ หนึ่งช้าง หนึ่งแรด หนึ่งกวาง นอแรด กระดุกโค กระดุกกระบือ กระดุกช้าง กระดุกแรด กระดุกเสือ งาช้าง เอ็นกวาง กระ ชนกกต่าง ๆ เปลือกโปลง กล้าผัก ช้าง

สินค้าขาเข้า แพร เครื่องเสื้อผ้า ผ้าลายดอก ไหม เครื่องถ้วยชาม และเครื่องลายคราม ใบชา กระดาษ ตุ๊กตา ไหมปัก ผ้าขาว ผ้าขนสัตว์ ผ้าเข็มขาม ผ้าวิลาส เครื่องแก้ว ปิ่น ทองคำ ใหม้ดิบ เงิน เครื่องเทศ

จีน พ.ศ.2353 ราชทูตไทยไปแผ่นดินพระเจ้าเกียซัง

โปรตุเกส ในปี พ.ศ.2361 โปรตุเกสเป็นเจ้าเมืองมาเก๊าแต่งตั้งให้นายกาลส มั่นแวนด์ ลิลไวร์เป็นทูตเข้ามาติดต่อค้าขาย ไทยได้ทำหนังสืออนุญาตให้โปรตุเกสเข้ามาค้าขายได้

อังกฤษ ในปี พ.ศ. 2365 มาร์ควิสเทสดิงส์ ผู้สำเร็จราชการหัวเมืองอินเดียของอังกฤษ แต่งให้ นายยอนครอเฟิตเป็นทูตเข้ามาขอทำสัญญาค้าขาย การเจรจาไม่ตกลงกัน แต่ผลของการเป็นไมตรีระหว่างไทยกับอังกฤษคราวนี้ก็คือ มีเรือพ่อค้าอังกฤษเข้ามาค้าขายมากขึ้นกว่าแต่ก่อน มีคนอังกฤษชื่อ ฮันเตอร์เข้ามาตั้งห้างค้าขายในกรุงเทพฯ เป็นคนแรก

แผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้า

พ.ศ.2367-พ.ศ.2394

สมเด็จพระนั่งเกล้าเคยว่าการกรมท่ามาตั้งแต่ในรัชกาลที่ 2 มีหน้าที่แต่งสำเภาลงไปค้าขาย และพระองค์ก็ค้าสำเภาด้วย สมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย พระราชบิดาเรียกพระองค์ว่าเจ้าสัว

จีน พ.ศ.2368 ราชทูตไทยไป แผ่นดินพระเจ้าตากวาง

ร้อยเอกเฮนรีเบอร์นี่ที่เป็นทูตเข้ามาในรัชกาลนี้ว่า การค้ากับจีนเป็นการค้าส่วนใหญ่ที่สุดของประเทศ มีสำเภากระวางเกือบ 30,000 ต้น ออกจากกรุงเทพฯ ไปเมืองจีน ในปีหนึ่ง ๆ มีสำเภาจีนจากเกาะไหหลำมาเมืองไทยตั้งแต่ 20 ถึง 45 ลำ จากเมืองท่าอื่น ๆ ในเมืองจีตั้งแต่ 36 ถึง 50 ลำ

ทางมะลายูมีสำเภาจากกรุงเทพฯ ไปสิงคโปร์ และเกาะหมากปีหนึ่งตั้งแต่ 30 ถึง 40 ลำ โดยเฉพาะปี พ.ศ.2367 สำเภาบรรทุกสินค้าไทยไปสิงคโปร์ 30 ลำ มีระวางบรรทุกสินค้า 4,000 ต้น ถึง 5,000 ต้น ขากลับบรรทุกสินค้าอังกฤษและอินเดียเป็นราคา 250,000 เหรียญ

ทางญวน มีสำเภานขนาดเล็ก 20 ถึง 50 ลำบรรทุกข้าว หนังสือตัวเหล็ก ผาง แกละ ฯลฯ ไป ขากลับบรรทุกเกลือสำหรับทำใบเรือสำเภา แพร เครื่องปั้นดินเผา และหมากเข้ามา

อังกฤษ ในปี 2369 หลอดแอมเฮิสต์ ผู้สำเร็จราชการอินเดียของอังกฤษแต่งตั้งให้ร้อยเอกเฮนรีเบอร์นี่เข้ามาขอทำสัญญาค้าขายได้ตกลงทำหนังสือสัญญาค้าขายกัน ในระหว่างไทยกับอังกฤษเป็นครั้งแรกเป็นสัญญา 6 ข้อ ใจความสำคัญมีว่าอังกฤษยอมให้ไทยเก็บค่าปากเรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามาขายตามขนาดเรือ คิดเป็นวาละ 1,700 บาท ถ้าเป็นเรือเปล่าบรรทุกแต่ธัญญาหารเข้ามาหาซื้อสินค้าเก็บวาละ 1,500 บาท เมื่อเก็บค่าปากเรือแล้ว ไม่เก็บภาษีอากรอย่างอื่นอีกทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก

สหพันธรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ.2375 ประธานาธิบดีแจ๊คสัน แต่งให้นายเอดมันรอนเบตเป็นทูตเข้ามาขอทำหนังสือสัญญาค้าขายได้ตกลงทำสัญญากันทำนองเดียวกับสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษ

การค้าทั่วไป คงเป็นเช่นเดียวกับในรัชกาลที่ 2 ปี พ.ศ.2369 สินค้าขาเข้ามีราคา 148,669 เหรียญ สินค้าขาออกมีราคา 218,955 เหรียญ ปี พ.ศ.2384 สินค้าขาเข้ามีราคา 409,463 เหรียญ สินค้าขาออกมีราคา 229,891 เหรียญ

ในแผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้านี้ มีพวกมิชชันนารีอเมริกันเข้ามาตั้งในกรุงเทพฯ มิชชันนารีที่ปรากฏชื่อเสียงมากก็คือหมอบรัดเลจากจดหมายเหตุของหมอบรัดเล เราได้เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการที่ทำให้การค้าขายของประเทศไทยต้องเปลี่ยนแปลงในเวลาต่อมาดังนี้

18 กรกฎาคม 2377 มิชชันนารีชื่อวิลเลียมสันตันกับหมอบรัดเลเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ปีแรกนี้พวกมิชชันนารีเอาเครื่องพิมพ์เข้ามากรุงเทพฯ

ตุลาคม 2378 ไทยเริ่มมีเรือกำปั่นใบอย่างฝรั่ง เรือลำนี้ 2 เสาครึ่ง ชื่อเอริล หลวงนายสิทธิ (คือสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์) ต่อถวาย

มิถุนายน 2379 มิชชันนารีชื่อ รอบินสัน เริ่มตั้งเครื่องพิมพ์พิมพ์อักษรไทยในกรุงเป็นครั้งแรก

27 เมษายน 2382 ประกาศห้ามสูบฝิ่นและค้าฝิ่น หมายประกาศนี้ให้พิมพ์ที่โรงพิมพ์มิชชันนารี 9,000 ฉบับ เป็นหมายประกาศฉบับแรกที่รัฐบาลใช้พิมพ์

30 มกราคม 2382 หมอบรัดเล เริ่มปลูกทรพิษในกรุงเทพฯ ด้วยพันธุ์ที่ได้มาจากอเมริกาเป็นครั้งแรก

ตุลาคม 2385 โรงพิมพ์มิชชันนารี หล่อหัวพิมพ์อักษรไทยได้เป็นครั้งแรก

11 มกราคม 2386 เรือกำปั่นไฟชื่อ เอกสเปรส ขึ้นมาถึงกรุงเทพฯ เป็นเรือกำปั่นไฟลำแรกที่ได้เห็นในแม่น้ำเจ้าพระยา

4 กรกฎาคม 2387 พวกมิชชันนารีทำหนังสือพิมพ์ข่าวออกเป็นภาษาไทยครั้งแรก เรียกชื่อ บางกอกริคอเดอ

เรื่องตามจดหมายเหตุดังกล่าวมาข้างบนนี้แสดงว่า ความเจริญแบบใหม่ได้เกิดขึ้นทางยุโรปและอเมริกา และได้เริ่มแผ่เข้ามาถึงประเทศไทยในแผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

การเดินเรือค้าขายของไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 1

ได้กล่าวมาแล้วว่า การค้าทางทะเลหรือการค้ากับคนต่างชาตินั้นย่อมอยู่ในพระราชอำนาจของพระเจ้าแผ่นดิน และการค้าแบบราชการผูกขาดของไทยเราก็คงไปได้แบบธรรมเนียมมาจากจีนและแขก ซึ่งในสมัยก่อน ๆ นั้นพระเจ้าแผ่นดินไทยได้เคยทรงใช้ผู้มีเชื้อชาติจีนและแขก ที่มีความรู้ความสามารถเป็นเสนาบดีที่ปรึกษาฝ่ายการคลังของพระองค์ การค้าขายกับต่างประเทศแต่ครั้งก่อนจึงตกอยู่ในหน้าที่ของเสนาบดีว่าการกรมพระคลัง ซึ่งมีกรมพระคลังสินค้าขึ้นอยู่กับท่านด้วย สรุปแล้วการแต่งตั้งสำเภาลงออกไปค้าขายยังต่างประเทศโดยธรรมดาตกเป็นหน้าที่ของเจ้าพระยาพระคลัง แต่ก็มีบางคราวที่เจ้าพระยาพระคลังมิได้มีหน้าที่แต่งตั้งสำเภาลงออกไปค้าขาย เนื่องจากพระเจ้าแผ่นดินทรงเห็นว่าเป็นผู้ที่ไม่เหมาะสมในบางโอกาส เพราะในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์นั้น อะไร ๆ ก็ยอมแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ หรืออะไร ๆ ก็ต้องเป็นไปตามพระราชอัธยาศัย เรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับการค้าทางทะเลนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้ทรงอธิบายไว้โดยชัดเจน ดังจะขอคัดข้อความจากพระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงแถลงพระบรมราชาธิบาย แก่ไขการปกครองแผ่นดิน เฉพาะบางตอนที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลขึ้นมากล่าว ซึ่งมีข้อความดังนี้

“ส่วนตำแหน่งเสนาบดีอีก 4 ตำแหน่ง ซึ่งเรียกว่า จตุสดมภ์นั้น พระคลังกรมท่า ตำแหน่งเดิมซึ่งเรียกว่าพระคลัง ก็คงจะเป็นตำแหน่งที่สำหรับบังคับบัญชาในการเงิน ซึ่งจะเข้าในพระคลังและที่จะจ่ายราชการ บังคับจัดการภาษีอากรขนอนตลาดทั้งปวงทั่วไป และบังคับศาล ซึ่งชำระความเกี่ยวข้องกับพระราชทรัพย์หลวงแต่ในเวลานั้นเงินที่จะเป็นพระราชทรัพย์เข้าในท้องพระคลังโดยภาษีอากรมีน้อย ส่วนที่จะจ่ายก็น้อยเหมือนกัน จะใช้การอันใดก็อาศัยเกณฑ์คนมาใช้เป็นพื้น ซึ่งเป็นหน้าที่มหาดไทย กลาโหม สัสดี เสียโดยมาก กรมพระคลังคงจะมีราชการน้อยไม่พอแก่ตำแหน่ง ครั้งเมื่อมีการค้าขายกับเมืองจีน แต่งสำเภาลงออกไปค้าขาย เป็นการเกี่ยวข้องในการที่จะจำหน่ายและเก็บพระราชทรัพย์โดยตรง การแต่งตั้งสำเภาจึงจะต้องตกเป็นหน้าที่กรมพระคลัง เมื่อกรมพระคลังเป็นผู้ค้าขายกับต่างประเทศเช่นนี้ ก็คงเป็นผู้ที่กว้างขวางในหมู่คนต่างประเทศ เมื่อมีคนต่างประเทศเข้ามาในบ้านเมือง จึงต้องมอบให้เจ้าพระยาพระคลังเป็นผู้รับรอง พนักงานเจ้าท่าสำหรับคนต่างประเทศจึงตกอยู่ในกรมพระคลัง.....”

แหล่งที่มา : คัดจาก พลเรือตรี แชน ปัจจุบันนท์, “ประวัติการทหารเรือไทย”, ใน กองทัพอาว พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนิน พระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอก หม่อมเจ้าครุฑพิบูล อากาศ, 14 เมษายน 2509

“กรมพระคลังสินค้าเกิดขึ้นด้วยการแต่งสำเภา เป็นพนักงานอันหนึ่งซึ่งตั้งขึ้นใหม่ พร้อม ๆ กับกรมท่าซ้าย กรมท่าขวา เพราะว่าแต่ก่อนเจ้าพระยาพระคลังเป็นผู้แต่งสำเภาไปค้าขายต่างประเทศ กรมพระคลังสินค้าจึงได้เนื่องอยู่ในกรมพระคลัง เป็นพนักงานสำหรับที่จะรับของส่วย ซึ่งเกณฑ์ไปสำหรับมาเป็นสินค้าส่งลงสำเภา และเป็นผู้จัดซื้อสินค้าซึ่งไม่มีในส่วย แต่จะบรรทุกสำเภาไปขายได้กำไร คลังสินค้าเป็นพนักงานที่จะจัดซื้อของเหล่านั้นในเวลาที่ยกขึ้นราคาถูก จะได้ไปขายมีกำไร คือเป็นผู้คิดค้าขายของเจ้าแผ่นดิน ครั้นเมื่อเจ้าพระยาพระคลังเลวไหลไปบ้าง พระเจ้าแผ่นดินมีพระราชประสงค์จะพระราชทานผลประโยชน์พิเศษเลยในการแต่งสำเภาแก่ผู้อื่นบ้าง ก็ยกการแต่งสำเภาไปให้ผู้อื่น แต่คลังสินค้าก็เป็นผู้จ่ายสินค้าทั้งปวงนั้นให้แก่ผู้แต่งสำเภา เมื่อเจ้าพระยาพระคลังไม่ได้จัดการแต่งสำเภาช้านานไป ก็ไม่มีการอันใดที่จะเกี่ยวข้องกับพระคลังสินค้า ๆ ก็กลายเป็นไม่ได้ขึ้นเจ้าพระยาพระคลัง เป็นกรมหนึ่งลอยตัวอยู่ต่างหาก.....”

ต่อไปนี้จะได้กล่าวด้วยการค้าทางทะเลในสมัยต้นของกรุงรัตนโกสินทร์การค้านี้ไม่ว่าจะเป็นการค้าทางบกหรือทางทะเล ถ้าดำเนินการไปด้วยดีและมีตัวแทนที่ซื่อสัตย์ ก็จะมีผลกำไรมากน้อยตามโชคและตามความสามารถ หากดำเนินการไม่ดี คบคนที่ไม่ซื่อก็ย่อมจะประสบต่อการขาดทุน ปรากฏว่าในรัชกาลที่ 1 และที่ 2 การค้าทางทะเลโดยส่งเรือหลวงออกไปค้าขายได้ผลดีมีกำไรงาม ดังมีข้อความปรากฏในพระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1 ว่า

“สำเภาเป็นรูปเรือตัวกึ่ง อย่างจีน หน้าราหู ศีรษะเขี้ยวบ้างแดงบ้าง ปากกว้าง 5-7 วา เป็นเรือหลวงและเรือของเจ้านายข้าราชการพ่อค้าเป็นอันมาก บรรทุกสินค้าต่าง ๆ ออกไปขายที่เมืองจีนทุก ๆ ปี บางลำก็ขายแต่สินค้า บางลำก็ขายทั้งสินค้าและเรือด้วยกัน ได้กำไรในการค้าสำเภาเป็นอันมาก”

และในพระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 ตอนที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของแผ่นดิน มีกล่าวว่า

“ภาษีอากรที่เก็บในรัชกาลที่ 2 คือ ค่านออย่าง 1 อากรสวนอย่าง 1 อากรบ่อนเบี้ยอย่าง 1 ภาษีด่านขนนอย่าง 1 อากรตลาดอย่าง 1 ภาษีขาเข้าออกอย่าง 1 ค่าราชการอย่าง 1 จำนวนเงินภาษีอากรทั้งปวงนี้ ที่ได้ปีหนึ่งไม่ใคร่พอจบบ้างใช้สอยในราชการ ต้องแต่งสำเภาไปค้าขายหากำไรเพิ่มเติม ครั้งนั้นมีเรือกำปั่นหลวง 2 ลำ ชื่อเรือมาลาพระนครลำ 1 ชื่อเรือเทราข้ามสมุทรลำ 1 แต่งไปค้าขายถึงอินเดียบ้าง ไปเพียงเมืองปีนังบ้าง เมืองสิงคโปร์บ้าง เมือง หมาเก๋บ้าง เจ้านายและข้าราชการที่มีทุนทรัพย์ ต่างก็ต่อกำปั่นไปเที่ยวค้าขาย เงินหลวงที่ได้ในปีหนึ่ง ๆ บางทีก็พอเบี้ยหวัด บางปีก็ไม่พอ ต้องลดอัตราเบี้ยหวัดลงบางปีสามส่วนลดหนึ่งส่วนบ้าง บางปีต้องลดถึงกึ่งหนึ่งบ้าง บางปีก็พระราชทานผ้าลายแจกเพิ่มเติมในเบี้ยหวัดบ้าง.....”

ในสมัยรัชกาลที่ 2 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ เมื่อครั้งทรงเป็นกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ได้ทรงกำกับราชการกรมท่า กล่าวคือ เกี่ยวด้วยการต่างประเทศและการค้าทางทะเลด้วยพระปรีชาสามารถของพระองค์ท่าน กิจการค้าทางทะเลในสมัยนั้นนับว่าเป็นไปด้วยดีกำไรโดยนับเป็นส่วนรวม ทำให้ท้องพระคลังมีเงินพอแก่การใช้จ่ายประจำปี และพระองค์ท่านเองก็มีผล

ประโยชน์ในการค้าทางทะเลเป็นส่วนพระองค์ด้วยเหมือนกัน จนถึงกับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาไลย พระราชบิดาทรงเรียกพระองค์ว่า “เจ้าสัว” ซึ่งหมายถึงผู้ที่ร่ำรวยจากการค้า ต่อมาสมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ เมื่อครั้งเป็นพระยาสุริยวงศ์มนตรี และได้เลื่อนเป็นพระยาสุริยวงศ์โกษา ว่าที่เสนาบดีกรมพระคลัง ในสมัยที่ท่านจอห์นคროเฟ็ดเป็นทูตเข้ามาเจรจาทำสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าที่กรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ.2364 ทูตอังกฤษผู้นี้เรียกพระยาสุริยวงศ์โกษาว่า พระคลัง (Phrakrang) ท่านได้เขียนเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าทางทะเลของประเทศไทยในหนังสือ Journal of an embassy to the courts of Siam and Cochin China ตามสภาพที่เป็นอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 2 โดยการสอบถามจากแหล่งต่าง ๆ ในเวลานั้น ซึ่งนับเป็นความรู้อย่างดี สมควรจะนำมากล่าวในที่นี้ตามสมควร ท่านได้กล่าวว่

“ประเทศไทยติดต่อค้าขายกับประเทศจีนมากที่สุด โดยใช้เรือสำเภแบบจีน และใช้คนจีนเป็นนายเรือ เรือสำเภาที่แต่งไปค้าขายยังประเทศจีนนั้นส่วนใหญ่ต่อในเมืองไทย ศูนย์การค้ากับประเทศจีนอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ก็มีเรือของจีน 2-3 ลำ ที่เดินทางตรงไปค้าขายยังเมืองสงขลาและนครศรีธรรมราช ท่าเรือของจีนที่ไทยแต่งสำเภาไปค้าขายด้วย ได้แก่เมืองกวางตุ้งหรือกั๋งตั้ง (Canton) เมืองเอมอยหรือเอ๋หมิง (Amoy) เมืองนิงโปหรือ Ningpo) เมืองเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) และเมือง Sao-Chen ในมณฑลเกียงหน่า นอกจากนี้ก็มีไปยังเมืองท่าในเกาะไหหลำ ซึ่งขึ้นกับประเทศจีน

เรือสำเภาจากเกาะไหหลำตามธรรมดาเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ในเดือนมกราคม และเรือที่มาจากท่าเรือตามฝั่งประเทศจีนเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์จนถึงต้นเดือนเมษายน ส่วนเรือที่จะไปประเทศจีนนั้นออกจากกรุงเทพฯ ในเดือนมิถุนายนและเดือนกรกฎาคม ซึ่งเป็นเดือนที่มีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดมาเป็นประจำแล้ว ฉะนั้นการเดินทางเรือค้าขายในระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนคงเดินไปปีละหนึ่งเที่ยวเท่านั้น สินค้าที่มาจากเมืองจีนเป็นสินค้าที่คละ ๆ กันไป อันได้แก่ ใ่อังโง่ไห เครื่องลายคราม สังกะสี ปอท ใบชา เส้นไหม ผลไม้แห้ง ใหมดิบ ผ้าย่น ผ้าแพร รองเท้า ร่ม กระดาษเขียนหนังสือ กระดาษไหว้เจ้า รูป ฯลฯ นอกจากนี้สินค้านี้ดังกล่าแล้ว ก็มีคนโดยสารมากับเรือ ซึ่งถือว่าเป็นรายได้ที่สำคัญเหมือนกัน มีคนโดยสารจากเมืองจีนเข้ามายังเมืองไทยประมาณปีละ 7,000 คน สินค้าที่เมืองไทยส่งไปขายยังตลาดเมืองจีน ได้แก่ พริกไทยดำ น้ำตาล ดีบุก กระวาน ไม้เนื้อดี ผาง ผ้าย งาช้าง ครั่ง ข้าว หนาก ปลาเค็ม หนังสัตว์ ไข่เต่า เขาสัตว์ ขนนก รังนก ฯลฯ

การแต่งเรือไปค้าขายยังประเทศจีนนั้น เป็นธรรมเนียมที่จะต้องจัดเครื่องบรรณาการไปกับเรือด้วยเสมอ ซึ่งเรียกกันว่าต้องมิของไปจิ้มก้องด้วย โดยจะต้องให้แก่ผู้สำเร็จราชการมณฑล กวางตุ้งจึงจะได้รับความสะดวกในการค้าขาย ณ ที่นั้น และทุก ๆ สามปีไทยจะต้องส่งราชทูต พร้อมด้วยเครื่องราชบรรณาการไปถวายพระเจ้าแผ่นดินจีนที่กรุงปักกิ่งด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมทางพระราชไมตรี ดังที่ประเทศทั้งหลายได้กระทำกันอยู่เป็นแบบธรรมเนียม

เรือของไทยที่ไปค้าขายยังประเทศจีนมีขนาดต่าง ๆ กัน คือ เรือขนาดใหญ่มีระวางบรรทุกประมาณ 600-1,000 ตัน เรือขนาดกลางระวางบรรทุกประมาณ 400-500 ตัน เรือขนาดเล็กระวางบรรทุกประมาณ 120-300 ตัน เรือของไทยที่ไปค้าขายยังประเทศจีนนั้นเป็นเรือขนาดใหญ่ 3 ลำ เรือขนาดกลาง 28 ลำ และเรือขนาดเล็ก 50 ลำ รวมเป็นเรือทั้งหมด 81 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 24,500 ตัน

ส่วนเรือของจีนที่เข้ามายังประเทศไทยนั้น ที่มาจากเมืองท่าตามฝั่งประเทศจีนเป็นเรือขนาดกลางและขนาดเล็กจำนวน 9 ลำ ที่มาจากท่าของเกาะไหหลำโดยมากเป็นเรือขนาดเล็กมีจำนวนไม่น้อยกว่าปีละ 50 ลำ รวมเรือจีนที่เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยประมาณปีละ 59 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 10,500 ตัน

สรุปแล้วในปีหนึ่ง ๆ มีสำเภาทิ้งของไทยและของจีนที่เดินไปมาค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนเป็นจำนวนทั้งหมดประมาณ 140 ลำ ซึ่งคิดเป็นระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 35,000 ตัน

เรือสำเภาของไทยที่เดินทางไปค้าขายยังประเทศจีนนี้ส่วนใหญ่ต่อที่กรุงเทพฯ สำหรับเรือขนาดใหญ่ ๆ ต่อได้ปีละ 6-8 ลำ ในความอำนวยความสะดวกของหัวหน้าช่างต่อเรือชาวจีน ส่วนช่างลูกมือนั้นเป็นคนไทย กงเรือและกระดุงใช้ไม้เนื้อแข็ง ตัวเรือและดาดฟ้าใช้ไม้สัก ค่าต่อเรือขนาดใหญ่คิดเป็นเงินไทยตันละ 25 บาท แต่สำหรับเรือขนาดเล็กราวตันละ 15 บาท ส่วนเรือสำเภาของจีนที่มาจากประเทศจีนเป็นเรือที่ต่อตามเมืองท่าที่เรือนั้นมา ค่าต่อเรือที่เมืองจีนแพงกว่าต่อที่เมืองไทยประมาณ 50-100 % ทั่วไม้ที่ใช้ต่อเรือก็มีคุณภาพต่ำกว่า กล่าวคือตัวเรือมักจะใช้ไม้สน ส่วนหางเสือ สมอ และเสาใบ ใช้ไม้เนื้อดีซื้อจากเมืองเซมร เมืองไทย และทางมลายู เรือสำเภาของจีนโดยมากเข้าอยู่ซ่อมใหญ่ทุก ๆ 4 ปี และก็ใช้กันตลอดไปจนหมดอายุขัยของเรือไปเอง โดยไม่มีการรื้อหรือเลิกใช้เมื่อเห็นว่าค่อนข้างจะเก่าแล้วอย่างเรือของฝรั่ง

เรือสำเภาของไทยใช้คนจีนเป็นคนประจำเรือแทบทั้งหมด จะมีคนไทยไปด้วยก็ได้ แต่เมืองกวางตุ้ง เพราะคนไทยก็ถูกจำกัดหรือถูกห้ามเช่นเดียวกับชาวยุโรป ซึ่งจะไปติดต่อค้าขาย ณ ท่าเรือแห่งอื่น ๆ ของประเทศจีนไม่ได้ นอกจากที่ท่าเรือเมืองกวางตุ้งแห่งเดียวเท่านั้น เรือสำเภาแบบจีนใช้คนประจำเรือมากกว่าเรือกำปั่นแบบฝรั่งที่มีขนาดเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ก็เพราะความไม่คล่องแคล่วของหางเสือ สายสมอและตัวสมอ ตลอดจนใบไม้เลี่ยมผืนใหญ่ก็มีน้ำหนักมาก เรือสำเภาแบบจีนขนาด 500 ตัน ต้องใช้คนประจำเรือถึง 90 คน

(1) เทียบน้ำหนักแบบจีน 6 ตัน ประมาณเท่ากับ 100 ทาบ

(2) ไม้ที่ใช้ในการต่อเรือนอกจากไม้สัก ก็ใช้ไม้ตะเคียนและไม้เคี่ยม ซึ่งมีคุณภาพดี เหมาะแก่การใช้ต่อเรือ

ค่าจ้างรางวัลคนประจำเรือสำเภามีระวางบรรทุก 6,000 หาบ หรือประมาณ 360 ตัน มีกำหนดเป็นอัตราโดยประมาณ ดังนี้

นายเรือ (จันจู้) ไม่ได้เงินค่าจ้าง แต่ได้ระวางสำหรับตนเอง 100 หาบ ทั้งขาไปและ ขากลับ มีห้องคนโดยสารที่จันจู้เก็บเงินเอง คิดเป็นรายได้ราว 150-200 เหรียญ กับยังได้ส่วนแบ่งจากกำไรที่ไปค้าขายแต่ละเที่ยวอีก 10% (กับต้นเรือสินค้าของฝรั่งสมัยเรือใบที่ส่งไปค้าขายทางไกล ก็ได้รับผลประโยชน์คล้าย ๆ อย่างนี้เหมือนกัน กล่าวคือ ค่าโดยสารเป็นรายได้ ของกับตัน และยังผ่อนผันให้ระวางบรรทุกสินค้าส่วนหนึ่งเป็นของกับตันด้วย)

ต้นหน (ฮ่อจ่าง) ได้ค่าจ้างเที่ยวละ 200 เหรียญ กลับได้ระวาง 50 หาบ

สมุหบัญชี (ล่าต้า) ได้ค่าจ้างเที่ยวละ 100 เหรียญ กับได้ระวาง 50 หาบ

คนถือท้าย (ไต้ก๋ง) ได้ระวางคนละ 15 หาบ คนทอดสมอ (เท่าเต็ง) และคนจัดระวาง (เติ๊กซ้อ) ได้ระวางคนละ 9 หาบ ลูกเรือธรรมดาได้ระวางคนละ 7 หาบ โดยไม่ได้รับเงินค่าจ้าง อัตราค่าจ้างรางวัลนี้ย่อมจะเปลี่ยนแปลงไปตามขนาดของเรือด้วยเหมือนกัน

อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าตามที่กำหนดไว้นั้น ก็พอจะคำนวณได้ว่า เดินเรือค้าขายแต่ละเที่ยวจะพอมีกำไรสักเท่าใด การบรรทุกสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองกวางตุ้ง คิดค่าระวางสำหรับดีบุกหาบละ 2.5 เหรียญ รังนกคิดหาบละ 10 เหรียญ ปลิงทะเลคิดหาบละ 3 เหรียญ ส่วนสินค้าเบ็ดเตล็ดที่มีราคาไม่แพง เช่นจำพวกเปลือกไม้ย้อมผ้า ไม่มีกำหนดอัตราที่แน่นอน สุดแต่เจ้าของเรือจะคิดเหมาเอาเอง ส่วนสินค้าที่มาจากเมืองจีนนั้น จำพวก ถ้วยชาม ใบชา และสิ่งของที่ใส่หีบห่อใหญ่ ๆ คิดค่าระวางหาบละ 1 เหรียญสเปน ของดี ๆ มีราคาเช่นไหม คิดหาบละ 5 เหรียญสเปน ถ้าส่งสินค้าไปถึงเอ๋หมิง ค่าระวางก็แพงยิ่งขึ้นไปอีก ส่วนค่าโดยสารนั้น จากเอ๋หมิงมายังกรุงเทพฯ คิดคนละ 8 เหรียญสเปน จากกวางตุ้งคิดคนละ 6 เหรียญสเปน ทั้งนี้คิดรวมค่าอาหารอยู่ในค่าโดยสารด้วยแล้ว

นอกจากเดินเรือค้าขายไปยังประเทศจีนแล้ว ก็มีการเดินเรือค้าขายตามชายฝั่ง คือตามชายฝั่งของไทย ตามชายฝั่งของเขมรและญวน และตามชายฝั่งทางภาคมลายูและชวา เรือเดินตามชายฝั่งของไทยด้านตะวันตก ออกจากกรุงเทพฯ ไปยังชุมพร ไซยา นครศรีธรรมราช สงขลา และพัทลุง ตามชายฝั่งด้านตะวันออกก็ไปยัง บางปะกง บางปาสร้อย บางพระ บางละมุง ระยอง ประแส จันทบุรี ตราด และเกาะกง เพื่อรวบรวมสินค้าพื้นเมืองตามชายฝั่งเหล่านี้ส่งไปยังตลาดเมืองจีน นอกจากเรือของพวกพ่อค้าก็ยังมีเรือหลวงเดินตามชายฝั่งไปยังจันทบุรีและตราดเพื่อบรรทุกพริกไทยและสิ่งของอย่างอื่นที่เกณฑ์มาเป็นส่วย ซึ่งตามหัวเมืองเหล่านี้จะต้องจัดส่งไปยังพระคลังสินค้าที่กรุงเทพฯ การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองทางฝั่งตะวันออกเรือเดินได้ทุกฤดูกาลตลอดทั้งปี เพราะคลื่นลมไม่สู้จะแรงนัก

(1) คิดเทียบอย่างประมาณ 3 เหรียญเท่ากับ 5 บาท

สำหรับการติดต่อค้าขายกับเมืองเขมร มีเรือไปค้าที่เมืองกำปงโสม เมืองอาเตียน เมืองเต็กเซีย (Teksia) หรือหรัดย้า และเมืองเขมา (Kamoa) โดยเรือไทยเอาสินค้าจากเมืองจีน เมืองแขก แลเมืองฝรั่งไปขายยังเมืองเขมร ขากลับก็บรรทุกสินค้าจำพวก รง กระวาน งาช้าง หนังและเขาสัตว์ เนื้อเค็ม ปลาเค็ม สำหรับส่งไปขายยังตลาดเมืองจีน ส่วนการติดต่อค้าขายกับเมืองญวน นั้น มีเรือออกไปค้าขายกับเมืองไซ่ง่อน เมื่อไฟโฟ (ใกล้ตุราน) และเมืองเว้ เรือที่ไปค้าขายทางเมืองญวน โดยมากเป็นเรือขนาดเล็ก มีจำนวนราว 40-50 ลำ และมักจะนิยมไปค้าขายที่เมืองไซ่ง่อน สินค้าที่ส่งไปขายยังเมืองญวนได้แก่ เหล็กแท่ง กระทะเหล็ก ยาสูบ ผืน และ สินค้าจากเมืองฝรั่ง ขากลับบรรทุกเกลือสำหรับทำกระสอบและใบเรือ ไหมดิบ ฯลฯ

ส่วนการค้าตามชายฝั่งทางภาคมลายูและชวานั้น ได้มีความเจริญก้าวหน้ากว่าแต่ครั้งก่อน ๆ มีการแต่งเรือไปค้าขายยังเมืองปัตตานี กลันตัน ตรังกานู ปาหัง เรียว สิงคโปร์ มะละกา ปีนัง ปัตตาเวีย สะมารัง เซอร์บอน ปาเลมบัง และปอนดิอานัค สินค้าที่เรือไทยบรรทุกเอาไปขายยังเมืองเหล่านี้ได้แก่ น้ำตาล เกลือ น้ำมัน และข้าว ขากลับบรรทุกสินค้าที่ทำจากอังกฤษและอินเดีย มีผืน เครื่องแก้ว ผ้าขนสัตว์ รวมทั้งสินค้าพื้นเมืองที่พอจะเอาไปขายได้ทางตลาดเมืองจีน เช่น พริกไทย ดีบุก หวาย ปลิงทะเล รังนก การบูร ในปี พ.ศ. 2367 ปรากฏว่ามีสำเภไทยไปค้าขายทางช่องมะละกาเป็นจำนวนถึง 44 ลำ และทุก ๆ ลำก็ได้แวะจอดที่ท่าเรือสิงคโปร์

เรือสำเภาของเท่าที่เดินค้าขายตามชายฝั่งทางเมืองเขมร เมืองญวน และทางภาคมลายู เป็นเรือที่ต่อในเมืองไทยทั้งสิ้น แต่เรือเหล่านี้มีลักษณะต่างกับเรือสำเภาที่ไปค้าขายทางประเทศจีน กล่าวคือ เป็นเรือที่ไม่สูงจะอยู่อ้าย และใช้คนน้อยกว่า เรือที่ใช้เดินตามชายฝั่งเหล่านี้ โดยธรรมดามีระวางบรรทุกได้ตั้งแต่ 60-180 ตัน เรือขนาดใหญ่ที่มีระวางบรรทุกถึง 400 ตันมีไม่กี่ลำ เรือสำเภจำพวกนี้ใช้คนประจำเรือราว 16 คน ต่อระวาง 100 ตัน ใช้ทั้งคนจีนและคนไทยปน ๆ กันไป หากเรือจะต้องเดินทางไปไกล ๆ จึงจะใช้คนจีนล้วน ๆ ประมาณว่าเรือที่เดินตามชายฝั่งของไทย ของเขมร ของญวน และตามชายฝั่งทางภาคมลายู และชวา ดังได้กล่าวมาแล้วนั้น มีจำนวนทั้งหมดราว 200 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกทั้งหมดประมาณ 28,100 ตัน

ถ้าจะพิจารณาว่าการเดินเรือค้าขายของไทยทั้งภายในประเทศและนอกประเทศตอนปลายรัชกาลที่ 2 นั้น จะต้องใช้คนประจำเรือทั้งหมดเป็นจำนวนสักเท่าใดก็พอจะทราบได้โดยใช้เกณฑ์ปริมาณของระวางบรรทุกในเรือไทยทั้งหมด (Siamese bottom) มาคิดเทียบเป็นจำนวนคนอย่างเกณฑ์ปานกลางก็จะได้ตัวเลขของจำนวนคนดังนี้

1) การค้าทางประเทศจีน มีปริมาณระวางบรรทุก 24,500 ตัน ใช้คนประจำเรือ 20 คน ต่อระวาง 100 ตัน จะต้องใช้คน 4,900 คน

2) การค้าตามชายฝั่งไทย เขมร ญวน มลายู และชวา มีปริมาณระวางบรรทุก 28,100 ตัน ใช้คนประจำเรือ 16 คน ต่อระวาง 100 ตัน จะต้องใช้คน 4,496 คน

รวมจะต้องใช้คนประจำเรือไทยเพื่อเดินเรือค้าขายทั้งภายในและภายนอกประเทศทั้งหมดเป็นจำนวน 9,396 หรือเกือบหนึ่งหมื่นคน ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนคนที่มากพอดู เรือของไทย

หมายถึงเรือของคนไทยและของพ่อค้าต่างชาติ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนจีนที่ทำมาหากินอยู่ในเมืองไทย

ท่านจอห์นครอเฟิตยังได้สรุปเรื่องการค้าทางทะเลของประเทศไทยในสมัยที่ท่านเข้ามาเป็นทูตนั้นว่า กรุงเทพฯ เป็นท่าเรือที่ใหญ่แห่งหนึ่งทางภาคเอเชีย หากไม่นับเมืองท่าเรือของประเทศที่อยู่ในความยึดครองของชาวยุโรปแล้ว ก็มีท่าเรือเมืองกวางตุ้งแห่งเดียวเท่านั้นที่ใหญ่กว่าท่าเรือกรุงเทพฯ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเดินเรือค้าขายของคนไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 เป็นกิจการที่ใหญ่โตเป็นที่น่าภาคภูมิใจ หากจะเทียบกับสมัยปัจจุบันก็ต้องนับว่าการเดินเรือค้าขายทางทะเลของไทยในสมัยก่อนใหญ่โตกว่าเดี๋ยวนี้เสียอีก

อนึ่ง การแต่งเรือออกไปค้าขายยังเมืองท่าของต่างประเทศแต่ละแห่งและแต่ละปีนั้น ย่อมมีจำนวนเรือไม่เท่ากันเสมอไป ทั้งนี้ย่อมแล้วแต่ผลกำไรที่จะพึงได้ กล่าวคือถ้าได้กำไรตามสมควรก็ส่งออกไปค้าขายอีก หรือถ้าขาดทุนเพราะแย่งซื้อแย่งขายกันมากก็เปลี่ยนย้ายไปหาตลาดการค้าใหม่ ดังนั้นจำนวนเรือที่ฝ่ายไทยส่งออกไปค้าขาย ณ ท่าเรือแต่ละแห่งจึงมีผู้จัดบันทึกไว้ไม่เท่ากัน ร้อยเอก เฮนรีเบอร์นีที่เป็นทูตเข้ามากรุงเทพฯ ในรัชกาลที่ 3 ได้กล่าวถึงการค้าทางทะเลของไทยในเวลานั้นไว้ว่า เรือที่ออกจากกรุงเทพฯ ไปเมืองจีนคิดเป็นระวางบรรทุกในปีหนึ่ง ๆ ประมาณ 30,000 ตัน มีเรือสำเภามาจากเกาะไหหลำในปีหนึ่ง ๆ ประมาณ 20-45 ลำ และเรือที่มาจากเมืองท่าอื่น ๆ ของประเทศจีนประมาณ 36-50 ลำ ทำการค้ามีกำไรถึง 300 % นอกจากนี้ พ่อค้าชาวจีนในกรุงเทพฯ ยังได้ทำการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ ทางภาคมลายู โดยมีเรือสำเภามาจากกรุงเทพฯ ไปสิงคโปร์และปีนังปีละประมาณ 30-40 ลำ

การค้าสำเภาของไทยที่หมอกัตสลาฟ (C.Gutzlaff) มิชชันนารีฝ่ายโปรเตสแตนต์ เชื้อชาติเยอรมัน ได้เขียนไว้ในคราวที่ท่านได้เข้ามาในเมืองไทยในสมัยต้นรัชกาลที่ 3 มีกล่าวว่า ในเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคม และต้นเดือนเมษายน มีเรือสำเภาเข้ามากรุงเทพฯ จากเกาะไหหลำ กวางตุ้ง โชกา เอห์มิง Ningpo และเมืองท่าอื่น ๆ สินค้าที่บรรทุกสำเภาเข้ามานั้น ส่วนมากเป็นของต่าง ๆ สำหรับชาวจีน และมีเนื้อเงินเข้ามาด้วยเป็นจำนวนมาก เวลากลับไปเมืองจีน เรือเหล่านี้ออกเดินทางในระหว่างปลายเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม ถ้าไปถึงทะเลเหลืองก็บรรทุกเอน้ำตาล ฝาง และหมาก ออกไปเป็นส่วนมาก เรือสำเภาที่ค้าขายกับเมืองจีนมีจำนวนประมาณ 80 ลำ เรียกว่าเรือแปะเท่าจิ้น โดยมากต่อในเมืองไทย ขนาดระวางประมาณ 260-300 ตัน พนักงานประจำเรือส่วนใหญ่เป็นจีนแต่จิว เรือสำเภาเหล่านี้ส่วนมากเป็นของพ่อค้าจีนในกรุงเทพฯ และเป็นของข้าราชการไทยชั้นผู้ใหญ่ด้วย

อนึ่งเรือแปะเท่าจิ้นที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ มิได้หมายถึงชนิดของเรือสำเภา แต่มีความหมายว่า “เรือหัวขาว” หรือเรือที่ทาสีขาวไว้ที่หัวเรือ เพื่อเป็นเครื่องหมายให้รู้ว่าเป็นเรือของเมืองไทย ส่วนเรือของเมืองอื่น ก็ทาสีอย่างอื่นให้แปลก ๆ กันไป จะเป็นที่ตอนหัวเรือหรือตอนท้ายเรือ สุดแต่จะกำหนดให้รู้กันได้ เช่นเรือของจีนพวกสกเกี้ยนทาสีเขียว เรือของจีนพวกแต่จิวทาสีแดง ดังนี้เป็นตัวอย่าง

(1) จากตำนานสุลตการ โดยพระยาอนุমানราชธน

การค้าทางทะเลของไทยเรานอกจากจะใช้เรือสำเภาแบบจีนซึ่งใช้กันเป็นส่วนใหญ่แล้ว ปรากฏว่าได้ใช้เรือกำปั่นแบบฝรั่งเพื่อการค้าขายกับต่างประเทศด้วยเหมือนกัน นับแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาแล้ว ในสมัยต้นของกรุงรัตนโกสินทร์ เช่นในรัชกาลที่ 2 ก็ได้ใช้เรือกำปั่นหลวง คือเรือมาลาพระนคร และเรือเหราข้ามสมุทร ออกไปค้าทางเมืองจีนและทางอินเดีย โดยมีหลวงสุรสาคร และหลวงฤทธิ์สำแดง เป็นนายเรือหรือกัปตันเรือ หลวงสุรสาครผู้นี้เข้าใจว่ามีเชื้อฝรั่งชาติโปรตุเกส รับราชการฝ่ายกรมท่า ซึ่งบางครั้งเรียกหลวงสุรสาครว่า หลวงกัปตัน เพราะมีหน้าที่เป็นนายเรือหลวง และใช้ติดต่อรับรองพวกราชทูตต่างประเทศที่เข้ามากรุงเทพฯ ในสมัยนั้นด้วย

ในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีเรือกำปั่นของฝรั่งเข้ามาค้าขายที่กรุงเทพฯ มากขึ้น โดยที่เรือกำปั่นแบบฝรั่งเป็นเรือรูปร่างเพรียวและมีความเร็วสูงกว่าเรือสำเภาแบบจีนเกือบสองเท่า จึงเกิดความนิยมต่อเรือแบบกำปั่นขึ้นใช้แทนสำเภากันมากกว่าแต่ครั้งก่อน ๆ แม้ทางราชการเองก็ได้เริ่มต่อเรือกำปั่นเป็นเรือรบ พ่อค้าชาวจีนก็นิยมใช้เรือกำปั่นสำหรับเดินเรือค้าขายแข่งกับพวกฝรั่ง ซึ่งเข้ามาค้าขายในเมืองไทยมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ๆ การจะยังคงใช้สำเภากันซึ่งมีลักษณะอึดอ้ายแล่นได้ช้า เพื่อแข่งขันการค้ากับฝ่ายฝรั่งย่อมไม่มีทางที่จะสู้กันได้ เพราะเรือที่แล่นช้าย่อมจะเสียเวลาและสูญมากกว่าเรือกำปั่นทั้งของหลวงและของพวกพ่อค้าจีนในสมัยรัชกาลที่ 3 และที่ 4 ใช้พวกฝรั่งเป็นนายเรือซึ่งเป็นคนชาติอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ ฉะนั้นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ผู้ได้เคยทรงกำกับการค้าทางทะเลมาก่อนแล้ว ย่อมจะทรงเห็นได้อย่างแน่แท้แล้วว่าต่อไปจะไม่มีการใช้สำเภากันในการค้าทางทะเล เพราะได้นิยมต่อกำปั่นแบบฝรั่งมากยิ่งขึ้น เป็นลำดับ เรือสำเภาก็มีแต่จะหมดไปและอนุชนรุ่นหลัง ๆ ก็จะไม่ได้เห็นสำเภากันขนาดใหญ่ที่เคยแต่งออกไปค้าขายยังเมืองจีนอีกแล้ว จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือสำเภาเป็นฐานของพระเจดีย์ขึ้นที่วัดคอกกระบือ มีขนาดเท่ากับสำเภาจริง อนุชนรุ่นหลัง ๆ จะได้ทราบว่าสำเภากันขนาดใหญ่ที่ไปค้าทางเมืองจีนนั้นมีรูปลักษณะเป็นอย่างไร เมื่อได้สร้างสำเภาเจดีย์เสร็จแล้ว ก็ได้โปรดให้ขนานนามวัดคอกกระบือเสียใหม่ว่า “วัดยานนาวา”

สมัยรัชกาลที่ 3 การแต่งสำเภาหลวงหรือกำปั่นหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศได้ลดน้อยลงไป เพราะได้จัดให้มีอากรอย่างใหม่ ๆ ซึ่งเรียกว่าภาษีขึ้นหลายอย่าง เป็นเหตุให้ได้เงินมาจับจ่ายใช้สอยราชการมากขึ้น ความจำเป็นที่ทางราชการจะส่งเรือออกไปค้าขายหากำไร ก็น้อยลงไป และการค้าทางทะเลแต่ละเที่ยวในระยะหลัง ๆ นั้น ก็ไม่มีใครจะแน่นอนว่าต้องมีกำไรเสมอไป แต่การค้าทางทะเลของพ่อค้าประชาชนมีมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม จนถึงต้นสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นอันเลิกการแต่งเรือหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศโดยสิ้นเชิง และงดการส่งเครื่องราชบรรณาการไปจิมก้องต่อพระเจ้ากรุงจีนโดยเด็ดขาด ทั้งกรมพระคลังสินค้าก็เปลี่ยนหน้าที่เสียใหม่ กลายเป็นเจ้าจำนวนภาษี มีหน้าที่บังคับบัญชาภาษีอากรที่เกิดขึ้นใหม่ ๆ ต่อไป

โดยที่สำเภากันมีบทบาทต่อการค้าทางทะเลของไทยเราเป็นเวลาช้านานมาแล้ว และเดี๋ยวนี้ก็ไม่มีใครได้เห็นสำเภากันขนาดใหญ่ต่อไปอีกแล้ว นอกจากอนุสาวรีย์ที่ได้สร้างไว้ ณ วัดยานนาวา แม้กระนั้นก็ได้เห็นแต่เฉพาะลักษณะของลำเรือ ส่วนเครื่องเสาเพลไปไม่มี

ให้แลเห็นเป็นตัวอย่างอีกเลย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายอยู่มากในตำนานสุลกากร ซึ่งท่านเจ้าคุณ
อนุমানราชธนได้บรรยายเรื่องราวเกี่ยวกับสำเภาจีนขนาดใหญ่ไว้อย่างน่าฟัง จึงเห็นควรจะได้นำ
มากล่าวไว้ในที่นี้ด้วย ท่านได้กล่าวว่า

“ถึงแม้การค้าทางทะเลจะได้เปลี่ยนเป็นเรือกำปั่นใบก็จริง แต่เรือที่จะเข้าไปในเมืองท่า
ของประเทศจีน ต้องเป็นเรือสำเภาก็จะเข้าไปได้สะดวก เพื่อแก้ความขัดข้องในข้อนี้ พวกเจ้าสัว
ซึ่งเป็นเจ้าของเรือกำปั่นใบที่ค้าขายกับประเทศจีน เมื่อเรือจะถึงเมืองท่าเช่นเมืองเทียนจิน ก็ต้อง
จัดให้มีขยาบไม้ไผ่ทำเป็นแผงเขียนเป็นตาเรือปะหัวเรือทั้งสองข้างขึ้นไว้ชั่วคราวให้ดูประหนึ่งว่า
เป็นเรือสำเภา เจ้าหน้าที่จีนจะยอมให้เข้าได้

ภายหลังเห็นว่าเป็นความลำบาก จึงต่อเรือชนิดพันทาง หัวเรือเป็นสำเภาท้ายเรือเป็น
กำปั่น เสาใบกลางเป็นเสาใบสำเภา แต่ก็ลำบากอีก จึงเปลี่ยนเสากลางเป็นเสาใบกำปั่น เรือ
กำปั่นพันทางนี้เรียกว่า กำปั่นบัว

สำเภาที่เห็นกันอยู่ทุกวันนี้เป็นสำเภาแบบไหหลำ ไม่เหมือนกับสำเภาตามแบบที่มีอยู่
ที่วัดยานนาวา ซึ่งมีรูปลักษณะดังต่อไปนี้

เรือสำเภาชนิดนี้ ตอนหัวเรือตรงที่แหะออกเรียกว่า ปากปลา มีลูกกรงเป็นลายประแจ
จีนสำหรับยึดปากปลา สองข้างปีกธงตะขาบข้างละอัน ดัดหัวเรือเข้ามาทั้งสองข้างเขียนเป็น
ตาเรือสีชาวดำ ตอนหน้าเรือปิดกระดานด้ายหลินมีตัวหนังสือจีน (อย่างที่ได้ปิดไว้สองข้างประตู
เรือน) ข้างหนึ่งเขียนว่า “เล่งเท้าแซกิมกั้ง” แปลว่า หัวมังกรออกเขาทอง อีกข้างหนึ่งเขียนว่า
“โหว้เค้าฮวดจั้งเง้” แปลว่า ปากเสียงออกเขียวเงิน ตอนหัวเรือด้านตัดถัดปากปลาลงไปทาสีพื้น
แดง ตอนกลางมีตะปั้งทำด้วยกระดานรูปปลายปากสิงโตสำหรับพาดปากปลา ใจกลางเขียนเป็น
วงกลมทาสีขาว ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็กทาสีขาวอยู่
กลางช่องใหญ่และเป็นช่อง ๆ ตลอดไปตั้งแต่หัวถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแต่ค่อนไปทางท้าย
หน่อยไว้ช่องหนึ่ง แหะเป็นช่องทะเลสำหรับขึ้นลง ด้านล่างของช่องอยู่ปริ่มน้ำเพียงราโทเรือ
เรียกว่า ปอมั้ง มีทั้งสองข้างเรือ และปิดกระดานด้ายหลินช่องละคู่ข้างหนึ่งว่า “ซุ่นฮวง ซุ่นจ๊วย ซุ่น
นั้งอี่” แปลว่า ตามลม ตามน้ำ ตามใจคน อีกข้างหนึ่งว่า “ติดใช้ ติดหลี่ ติดบ้านกิม” แปลว่า ได้
ทรัพย์ ได้กำไร ได้ทองหมื่น ตอนท้ายเรือยกเป็นดาดฟ้าสูง กั้นข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมอย่างข้างเรือ
เหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือทีเดียว ปักเนี้ยสั่ว (รั่มรูปเหมือนกรรชิง) คันหนึ่งอยู่ตรง
กลาง สองข้างปีกธงปลายแหลมข้างละคู่ ด้านท้ายเรือตัดแบนทาสีแดง มีวงกลมสีขาม ไต้หวันกลม
เป็นตัวหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือหน้าเขียนเป็นรูปนกอินทรี แล้วจึงถึงหางเสือทำ
ด้วยไม้เซลง ที่มลงปัดื้อ ๆ เอาเชือกหลายเส้นโยงรั้งไว้ไม่ให้จมน้ำต่ำลงไป แล้วมีเชือกอีกสอง
เส้นรั้งตอนล่างของหางเสือไม่ให้กระดกขึ้น เชือกสองเส้นนี้ลอดท้องเรือไปขึ้นทางหัวเรือ มีลูก
ประคำทำด้วยไม้สักเรียกว่า เลกโต ร้อยเชือกตลอดไปเพื่อกันเพรียงกันเชือกขาด

เสาใบมีตอนหัวเสาหนึ่ง และตอนกลางอีกเสาหนึ่ง เสาใบทำด้วยไม้สัก มีปลอกเหล็กคาดเป็นปลาส ๗ แล้วมีไม้ประกับตามยาวราว 8 อัน เพื่อกันไม่ให้ใบเมื่อชันลื้อขึ้นติดปลอกเหล็ก ตัวใบใช้เลื่อกระจุตเพราะกันหลายผืน แล้วมีไม้ไผ่เมืองจีนสามลำทาบตามใบเรียงกันขึ้นไปจนใช้เดินได้

เราสำเภาก็จะมาราวละ 3-4 ลำ จอดอยู่แถวปากคลองโง่งอ่าง แต่ลำไปทางทิศตะวันตก จอดเรียงกันเป็นสองแถวหันหัวไปทางปากน้ำ ถ้าเรือสำเภาที่หลัง เรือสำเภาที่จอดอยู่ก่อนจะมีคนไปยืนอยู่หัวเรือตีฆ้องรับ 3 ลำ เรือที่กำลังเข้ามาก็ได้รับเช่นเดียวกัน ถึงคราวเปิดระวางเรือ ต้องมีพนักงานไป “เหยียบหัวตะเภา” เพื่อเจ้าพนักงานจะได้เลือกซื้อสินค้าที่ต้องการเสียก่อน และตามธรรมดาเรือก็มีของขวัญให้แก่ผู้เหยียบหัวตะเภา เสร็จแล้วจึงจะจัดการขายสินค้าได้ พวกลูกเรือมีสิ่งของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ ที่ซื้อเป็นสินค้าส่วนตัว ก็เอามาวางขายบนเรือ มีคนไปเลือกซื้อหากันอย่างสนุกสนาน คล้ายตลาดยี่สาเป็นเวลานานตั้งสองเดือน

ระหว่างที่เรือสำเภายังจอดอยู่จนกว่าจะถึงฤดูเรือออก ก็ต้องเข้าอยู่ เพื่อซ่อมแซมสิ่งที่ชำรุดเสียหาย อยู่สำเภานี้มีตลอดทางไปทางฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมตลอดไปจนถึงบางคอแหลม เพราะแม่น้ำตอนนี้เป็นท้องคุ้งสะดวกแก่การทำอยู่ ตำบลที่เรียกว่า บ้านอยู่เดียนนี้ก็คือน้ำเรือสำเภานั้นเอง อันนั้นใช้ขุดเป็นทางเข้าไปอย่างง่าย ๆ เมื่อเอาเรือเข้าอยู่แล้วก็ปักขึงตอนปากอยู่เอาดินถมอีกที่จนแน่น แล้วช่วยกันวิดน้ำออกซึ่งต้องใช้คนมาก อันหนึ่งเรือที่เข้าอยู่นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเรือสำเภาเท่านั้น ย่อมใช้สำหรับเรือเ่ง (เรือแบบญวน) และ เรืออื่น ๆ ด้วย”

อนึ่ง ในหนังสือ The Ship เขียนโดย Bjorn Landstrom มีกล่าวถึงประวัติของเรือชาติต่าง ๆ แต่โบราณกาลจนถึงยุคปัจจุบัน ได้กล่าวถึงรูปลักษณะของสำเภากันซึ่งมีหลายชนิดด้วยกัน เรือสำเภาอย่างที่เราจะกล่าวถึงที่วัดยานนาวานั้น มีรูปลักษณะคล้ายสำเภารบ (Fighting junk) ของจีนในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นเรือขนาดใหญ่มี 3 เสา ต่ออย่างมั่นคงแข็งแรง รูปลักษณะใกล้เคียงกับเรือสำเภาของเมืองฟูเจาในมณฑลฮกเกี้ยน สำเภาของจีนขนาดใหญ่ ๆ ที่ใช้เดินในทะเลลึก ส่วนใหญ่เป็นเรืออ้วนท้องแบน มีห้องกันน้ำเป็นตอน ๆ ไปตลอดลำ ดาดฟ้าของเรือปูแบนตลอดหัวจดท้าย แนวกลางลำเรือมีช่องลงท้องระวางสินค้าซึ่งเป็นห้องกันน้ำ ช่องลงนี้อยู่เรียงกันไปบนดาดฟ้า ที่ตอนท้ายเรือจัดเป็นที่อยู่ของนายเรือและลูกเรือ ตัวเรือทาสีฉูดฉาด โดยเฉพาะที่ตอนหัวเรือและท้ายเรือ ซึ่งเป็นหน้าดัด เขียนเป็นรูปแปลก ๆ เช่นที่หน้าดัดของหัวเรือเขียนเป็นรูปราหู (วาดภาพเป็นรูปหน้ากาก มีตา ปาก จมูก) ที่หน้าดัดของท้ายเรือ เขียนเป็นรูปนก Phoenix รูปมังกร และรูปปี่เขียน อันเป็นเครื่องหมายแห่งความมีอำนาจความยิ่งใหญ่ และความร่ำรวย เรือทางอ่าวเบงกอลขนาดใหญ่ ยาว 180 ฟุต กว้าง 30 ฟุต ในสำเภากันใหญ่มีเรือสำปั้นไว้ใช้สอย 1-2 ลำ

(1) การตีฆ้องในสำเภากันนั้นเป็นเครื่องหมายแสดงความยินดีต่อกัน และใช้ตีในเวลาที่มีแขกผู้มีเกียรติมาเยี่ยมเรือ ขณะที่ขึ้นมาบนเรือและจะไปจากเรือด้วย

(2) จากราชกิจจานุเบกษาปี จ.ศ.1237 หรือ พ.ศ.2418

โดยการเดินเรือค้าขายของไทยเราได้มีมาแล้วแต่โบราณกาล เจ้าหน้าที่ฝ่ายกรมท่าก็ดี เจ้าหน้าที่ฝ่ายพระคลังสินค้าก็ดี ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ถือว่าเป็นขุนนางไทย หรือคนในราชการไทย จึงได้กำหนดวางอัตราเจ้าหน้าที่เหล่านี้ไว้ในทำเนียบราชการครั้งโบราณ กล่าวคือ ตำแหน่งใดมีบรรดาศักดิ์ชั้นใด ถือศักดินาเท่าใด ได้กำหนดไว้ดังนี้

ตำแหน่งกรมท่า			
ออกญาศรีธรรมราช	เดชะชาติอำมาตยานุชิต	พิพิธรัตนราชโกษาธิบดี	อภัยพิริย
ปราชกรมพาหุ ตราบัวแก้ว		นา	10,000
พระพิพัฒน์โกษา ราชปลัดทูลฉลอง		นา	1,000
ขุนพินิจจัย ราชปลัดหนังศาล		นา	800
ขุนรักษาสมบัติจำบำเรอศึก หลังฎีกาให้จ่าย		นา	800
ขุนราชอากรขอนิจราชการ บานูชีกกลาง		นา	800
ขุนเทพราชสมุหอากร		นา	600
ขุนยี่สารทรัพย์ากร สมุหบาญชี		นา	600
ขุนทิพโกษา		นา	800
ขุนธนรัตน์ ได้แจกเบี้ยหวัด		นา	600
ขุนหมื่นขึ้นแก่ขุนศรีราชอากร 8 คน		นาคนละ	300
ขุนหมื่นขึ้นแก่ขุนเทพราช 13 คน		นาคนละ	300
ขุนสมบัติบดี กลองชนะสุดขุนหมื่น 4 คน		นาคนละ	600
ขุนแก้วอายุติ ทนายโกษา		นา	600
ขุนอักษร เสมียนตรา		นา	600
พระจุฬาราชมนตรี		นา	1,400
ขุนราชเศรษฐี ปลัดได้ว่าแขกประเทศชวา มลายู อังกฤษ		นา	800
หลวงราชมนตรีเจ้าท่าได้ว่าแขกประเทศอังกฤษ ญวน ฝรั่งเศส			800
หมื่นพินิจวาที 1 หมื่นศรีทรงภูษา 1 หมื่นสัจวาที 1			
หมื่นสำเร็จวาที 1 ล่าม 4 คน		นาคนละ	300
หมื่นทิพวาจา หมื่นเทพวาจา ล่ามอังกฤษ 2 คน		นาคนละ	300
หลวงนนทเกษ เจ้าท่าได้ว่าพราหมณ์เทศ		นา	800
หมื่นสัจวาจา หมื่นสัจวาที ล่าม 2 คน		นาคนละ	300
หลวงไชยกราชเศรษฐี เจ้ากรม		นา	1,400
หลวงเทพภักดี เจ้าท่าได้ว่าวิสันดา		นา	600
ขุนทองสื่อ ขอนทองสมุทร จินลำนายอำเภอ 2 คน		นาคนละ	600
ขุนวรวาที ล่ามฝรั่งเศส		นา	300

ขุนราชวดี ขุนรักษาสมุทร ล้ามกะปิตัน	นา	300
ขุนวิสุทสาคร ล้ามแสนายสำเภาปากน้ำ	นา	400

(เจ้าหน้าที่ในสำเภาหลวง)

นายเรือปาก 4 วาขึ้นไป จีนแขกฝรั่งอังกฤษสำเภาใหญ่	นา	400
นายเรือปากกว้าง 3 วาเศษ	นา	200
จันจู้ นายสำเภา	นา	400
ต้นหนดูทาง, ลำด้า บาดูชีใหญ่ สำเภาใหญ่	นาคนละ	200
สำเภาน้อย	นาคนละ	100
ปั้นจู้ ช่อมแปลงสำเภา ไต่กัง นายท้าย ช่ายขวา	นาคนละ	80
ชินเต็งเถา บาดูชีกลาง ช่ายขวา, อาป็น กระโดงกลาง จงกว่า ใช้คนทั้งนั้น, เด็กข้อ ได้ว่าระวางบรรทุก อาทัง		
ช่างไม้สำเภา	นาคนละ	50
เอียวกัง บุชาพระ, ตัวเลียว ว่าสายเลียวกับเสาท้าย, สำป็น		
กับเสาหน้า ชมภู, เทาเต็ง ว่าสมอ, ฮูเตี้ยว ทอดตั้ง	นาคนละ	30
อิดเชียรลด, ยี่เชียรลด, สามเชียรลด, จับกะเถา กวาด		
สำเภา เบี้ยป็น จ่ายกับเข้า ชินเต็ง 18 คน ทนายจันจู้ ลำด้า		
ปั้นจู้ นายรอง 7 คน ได้ระวางคนละ 16 ทาบ	นาคนละ	25

กรมพระคลังสินค้า

พระศรีพิพัฒรัตนโกษา	นา	3,000
หลวงรัตนโกษา	นา	800
ขุนพิบูลย์สมบัติ	นา	600
ขุนสวัสดิโกษา	นา	600
หมื่นสมบัติบดี	นา	300
หมื่นธนรัตน	นา	300
ขุนคลัง ขุนศรีคงยศ เจ้ากรมคลังป่าจาก	นา	600
หมื่นพิทักษ์นาวา ปลัดกรม	นา	400
ขุนวิสุทสมบัติ เจ้ากรมคลังวังไชย	นา	600
หมื่นพิบูลย์สมบัติ หมื่นไชยนาวา ปลัดกรม	นาคนละ	400

อัตราตำแหน่งต่าง ๆ ที่เทียบศักดินามาแล้ว เข้าใจว่าคงจะอนุโลมตามพระราชกำหนด
กำหนดในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ โดยได้มีการตรวจสอบแล้วปรับปรุงเพิ่มเติมใหม่
ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1 เมื่อ พ.ศ.2347

อนึ่งเจ้าหน้าที่ประจำเรือสำเภานั้น ถือว่า จุ้นจู้ เป็นผู้มีอาวุโสสูงสุดในเรือสำเภา จึงมีตำแหน่งเรียกว่า “นายสำเภา” มีหน้าที่ผิดกับนายเรือที่เรียกว่ากัปตันเพราะจุ้นจู้มีอำนาจสิทธิขาดในสินค้าทั้งหมดอีกด้วย จะซื้อจะขายด้วยราคาเท่าใดทำได้ตามที่เห็นสมควร แต่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการทั่วไปในเรือ ซึ่งตกเป็นหน้าที่ของ ฮ่อจ่างหรือตันหน ล้ำด้า มีหน้าที่ควบคุมบัญชีสินค้า พวกใดก็มีหน้าที่ถือท้าย ชินเต็งเถามีหน้าที่ทำบัญชีสินค้า เด็กช้อ มีหน้าที่จัดระวางบรรทุกสินค้า จงกว่าเข้าใจว่ามีหน้าที่อย่างสร้าง จึงกล่าวว่าใช้คนได้ทั้งนั้น เอียวก้ง มีหน้าที่เกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ ในเรือ ตัวเลี้ยว มีหน้าที่เกี่ยวกับสายเลี้ยว และเสาท้าย ชมภู มีหน้าที่ทำครีว อัดเชียรลด ยี่เชียรลด สามเชียรลด มีหน้าที่ลดใบชักใบทั้งสามเสา จับกะเถามีหน้าที่เป็นหัวหน้า พวกกุลิ ชินเต็งคือพวกรับใช้ทั่ว ๆ ไป ตำแหน่งใดสูงต่ำกว่ากันอย่างไร เที่ยบได้ตามศักดิ์นาที่กำหนดให้

เรื่องบัญชีเงินส่วยอากรสุราบ่อนเบี้ยสมภักษรและตลาดในปี จ.ศ.1171

๐ วัน-เดือน 5 จุลศักราช 1171 ปีมะเส็งเอกศก ข้าพระพุทธเจ้าพระยาไชยสุรินทราที่
พระยาราชภักดี พระสุนทรพิมล พระไชยยศสมบัติ พระพระราชทานทางว่าวเงินส่วยสาอากร
สุราบ่อนเบี้ยสมภักษรและอากรตลาด จำนวนผูกขาดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ กรมพระราชวังบวร
และเจ้าต่างกรม จำนวนปีมะเส็งเอกศกเป็นเงิน

พระคลังมหาสมบัติ สุรา กรุงเทพมหานคร 850 ชั่ง สุรานอกกรุงเทพมหานคร
1,171 ชั่ง 1 ตำลึง 2 บาท 1 เฟื้อง รวมกัน 1967 ชั่ง 1 ตำลึง 2 บาท 1 เฟื้อง
บ่อนเบี้ย 238 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท
สมภักษร 135 ชั่ง 13 ตำลึง 3 บาท
ตลาด 108 ชั่ง 19 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง
เรือจ้าง 4 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท
ค่าน้ำ 416 ชั่ง 13 ตำลึง รวมทั้งหมด 2971 ชั่ง 1 ตำลึง 3 บาท 3 สลึง

กรมพระราชวังยกมา

สุรา 79 ชั่ง 4 ตำลึง
บ่อนเบี้ย 12 ชั่ง 18 ตำลึง
สมภักษร 38 ชั่ง 6 ตำลึง 3 บาท
ตลาด 66 ชั่ง 1 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง
เรือจ้าง 2 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท รวมกันด้วย 199 ชั่ง 7 ตำลึง 3 บาท 2 สลึง

กรมพระราชวังหลังยกมา

สุรา 2 ชั่ง 18 ตำลึง 2 สลึง
บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง 5 สลึง
สมภักษร 10 ตำลึง 3 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง
ตลาด 5 ชั่ง 7 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง รวมกันเป็น 13 ชั่ง 18 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง

กรมหลวงจักรเจษฎายกมา

สุรา 6 ตำลึง 1 บาท
บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง
สมภักษร 1 ชั่ง 18 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง
ตลาด 1 ชั่ง 15 ตำลึง 2 บาท รวมกัน 4 ชั่ง 2 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง

แหล่งที่มา : คัดจาก มุขนิธิพระบรมราชานุสรณ์พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยในพระ
บรมราชูปถัมภ์, จดหมายเหตุรัชกาลที่ 2, จ.ศ.1171-1173, 24 ก.พ.2513, กรุงเทพฯ.

กรมหลวงศรีสุนทรเทพยกมา

สุรา 5 ตำลึง

สมภักษร 3 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท 1 เฟื้อง

ตลาด 1 ชั่ง 14 ตำลึง 3 บาท 3 สลึง 1 เฟื้อง รวม 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท

กรมพระราชวังบวร

สุรา 264 ชั่ง 8 ตำลึง 3 บาท

บ่อนเบี้ย 3 ชั่ง 12 ตำลึง

สมภักษร 15 ชั่ง 3 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง

ค่าน้ำ 30 ชั่ง

เรือจ้าง 1 ชั่ง รวมกัน 325 ชั่ง 5 ตำลึง 1 บาท

กรมหลวงพิทักษมนตรี

สุรา 10 ชั่ง

สมภักษร 3 ชั่ง 10 ตำลึง รวมเป็น 13 ชั่ง 10 ตำลึง

กรมหลวงเสนานุรักษ์

สุรา 57 ชั่ง

สมภักษร 4 ชั่ง 5 ตำลึง 1 บาท

ตลาด 16 ตำลึง

ค่าน้ำ 7 ชั่ง รวมเป็น 68 ชั่ง 1 ตำลึง 1 บาท

กรมหลวงเทพวดี

สุรา 3 ตำลึง

สมภักษร 1 ชั่ง 2 บาท

ตลาด 6 ชั่ง 14 ตำลึง 1 บาท 1 เฟื้อง รวมเป็น 7 ชั่ง 17 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง

กรมขุนอิศราณุรักษ

ตลาด 2 ชั่ง 2 บาท

กรมขุนกษัตราธิราช

สมภักษร 4 ชั่ง

ตลาด 6 ชั่ง 5 ตำลึง รวม 10 ชั่ง 5 ตำลึง

เจ้าฟ้าในกรมพระศรีสudarักษ์ 2 องค์ (องค์เก่า)

สุรา 1 ตำลึง 2 บาท

บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง 2 บาท

สมภักษร 1 ชั่ง 2 ตำลึง 3 บาท

ตลาด 1 ชั่ง 16 ตำลึง 1 เฟื้อง รวมเป็น 2 ชั่ง 2 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง

องค์ใหม่

สมภักษร 1 ชั่ง 14 ตำลึง 2 บาท 1 เฟื้อง

ตลาด 5 ตำลึง 2 บาท รวม 2 ชั่ง 1 เฟื้อง

รวมเงินทุกกรมด้วยกันดังนี้

สุรา 2381 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง

ป้อนเบี้ย 255 ชั่ง 5 ตำลึง

สมภักษร 215 ชั่ง 31 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

ตลาด 312 ชั่ง 17 ตำลึง 1 เฟื้อง

เรือจ้าง 8 ชั่ง 5 ตำลึง

ค่าน้ำ 453 ชั่ง 13 ตำลึง รวมยอดทั้งสิ้น 3626 ชั่ง 10 ตำลึง 3 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง

วัน 6 คำ ปีมะเส็งเอกศก พระไชยสุรินทรวาที พระยาราชภักดี นักรวราชการ ณ

พระคลังมหาสมบัติ สั่งต่อหน้าพระไชยยศสมบัติ ขุนพรศักดิ์เอาเงินขึ้นอยู่ในกรมหลวงศรีสุนทร
เทพเป็นเงินสุรา 5 ตำลึง ภักษร 3 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง ตลาด 1 ชั่ง 14 ตำลึง 3 บาท
3 สลึง 1 เฟื้อง รวม 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท ครั้นนิพนพานยกมาขึ้นอยู่พระคลังมหาสมบัติตาม
เดิม ได้งบทางว่าวงวดถวายเป็มะเส็งเอกศกแล้ว บัดนี้ทรงยกพระราชทานให้สมเด็จพระลูกเธอ
เจ้าฟ้ากรมหลวงเทพวดีแต่เป็มะเส็งเอกศกไป แลเงินงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติในจำนวนเป็มะเส็ง
นั้นขาดไม่ถึงเดิมนั้น 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท ด้วยยกไปกรมหลวงเทพวดีในนี้

๐ อากรสุรากองเทพฯ ชลรี และสมุทรปราการ ลิบเงินเป็นพระศรีราชอากรทำปีละ 10
ชั่ง ส่งเงินปีละ 4 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 850 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 110 ชั่ง กรมหลวง
เสนานุรักษ์ 30 ชั่ง กรมหลวงพิทักษ์มนตรี 10 ชั่ง รวม 1000 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 คำ เดือน 5 ปี
มะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 คำ เดือน 7 ปีมะเส็งเอกศก พระคลังมหาสมบัติงวด
ละ 212 ชั่ง 10 ตำลึง

๐ อากรสุรากองเก่า เมืองพรหม เมืองอิน เมืองสิงห์ เมืองสระบุรี เมืองลพบุรี เมือง
สวรรคบุรี เมืองอ่างทอง หลวงศิริพิรม ขุนบาลสมบัติ รับทำปีละ 380 ชั่ง ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้น
พระคลังมหาสมบัติ 303 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 62 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 15 ชั่ง รวม
380 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 คำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก งวดวันแรม 15 คำเดือน 8 ส่งปีมะเส็งงวด
ละ 101 ชั่ง

๐ อากรสุรา เมืองสมุทรสงคราม ราชบุรี และเมืองกาญจนบุรี นายบุญรอดรับทำปีละ
185 ชั่ง ส่งปีละ 3 งวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 155 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 30 ชั่ง รวม 185
ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 คำเดือน 5 ปีมะเส็งเอกศกถึงงวดส่งเงินแรม 15 คำเดือน 8 ปีมะเส็งเอกศก
งวดละ 51 ชั่ง 13 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุรา เมืองเพชรบุรี จินบุเป็นขุนเทพอากรทำปีละ 80 ชั่ง ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 69 ชั่ง กรมพระราชวัง 9 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 2 ชั่ง รวม 80 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศกงวดส่งเงินวันแรม 15 ค่ำ เดือน 8 ปีมะเส็งเอกศก งวดละ 23 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองสุพรรณ นครไชยศรี และเมืองสาครบุรี พระอินอากร รับทำแต่งให้จันทโทกเป็นนายอากรทำปีละ 130 ชั่ง ส่งปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 104 ชั่ง กรมพระราชวังบวรใหม่ 19 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 7 ชั่ง รวม 130 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินวันแรม 15 ค่ำ เดือน 8 ปีมะเส็ง ส่งงวดละ 34 ชั่ง 13 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุราเมืองฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และเมืองนครนายก จินยักเป็นหลวงภักดีอากร รับทำปีละ 40 ชั่ง ส่งเงินปีละงวด คิดแต่ ณ วันเดือนขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 ค่ำ เดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก งวดละ 40 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองชลบุรี บางละมุง นายบุญคงรับทำปีละ 81 ชั่ง 12 ตำลึง 2 บาท ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 62 ชั่ง 10 ตำลึง กรมพระราชวังบวร 14 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท ขึ้นกรมหลวงเสนานุรักษ์ 3 ชั่ง รวม 80 ชั่ง 2 บาท คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงินวันแรม 15 ค่ำ เดือน 8 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินงวดละ 20 ชั่ง 16 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุราเมืองจันทบูรณ พระยาจันทบูรณรับทำปีละ 200 ชั่ง ส่งปีละงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 157 ชั่ง กรมพระราชวังบวรนิพพานยกมา 43 ชั่ง รวม 200 ชั่ง คิดแต่ ณ วันขึ้น 9 ค่ำ เดือน 9 ปีมะโรงสำฤทธิศก ถึงงวดส่งเงินขึ้น 8 ค่ำ เดือน 9 ปีมะเส็งเอกศก งวดเดียวส่งส่งเงินพระคลัง 157 ชั่ง วังหน้า 43 ชั่ง รวม 200 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองนครราชสีมา จินเดียวเป็นขุนอินอากรรับทำปีละ 62 ชั่ง ส่งเงินอากรปีละงวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 39 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังบวรยกมา 19 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังหลังนิพพานยกมา 2 ชั่ง 15 ตำลึง 2 บาท กรมหลวงจักรยกมา 4 ตำลึง 1 บาท กรมพระราชวังบวรใหม่ 4 ตำลึง 2 บาท รวม 62 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 ค่ำ เดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินคลัง 42 ชั่ง 7 ตำลึง 1 บาท วังหน้า 19 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท รวม 61 ชั่ง 3 บาท

๐ อากรสุราเมืองพัทลุง นายศุภมหาดเล็กผู้ว่าราชการเมือง พระปลัดแบ่งให้จันทนเสมียนทำอากรปีละ 9 ชั่ง ส่งปีละงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 7 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังบวรนิพพานยกมา 1 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท รวม 9 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีเอกศก ถึงงวดส่งเงิน วันแรม 15 ค่ำ เดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินคลัง 7 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท วังหน้า 1 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท รวม 9 ชั่ง

เอกสารหมายเลข 4 :

Treaty of Friendship and Commerce between Her Majesty and the Kings of Siam.

Signed at Bangkok, April 18, 1855

(Ratifications exchanged at Bangkok, April 5, 1856)

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and all its dependencies, and Their Majesties Phra Bard Somdetch Phra Paramendr Maha Mongkut Phra Chom Klau Chau Yu Hua, the first King of Siam, and Phra Bard Somdetch Phra Pawarendr Ramesr Mabiswaresr Phra Pin Klau Chau Yu Hua, the second King of Siam, desiring to establish upon firm and lasting foundations the relations of peace and friendship existing between the two countries, and to secure the best interests of their respective subjects, by encouraging, facilitating, and regulating their industry and trade, have resolved to conclude a Treaty of Amity and Commerce for this purpose, and have therefore named as their Plenipotentiaries, that is to say :

Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland, Sir John Bowring, Knight, Doctor of Laws, &c., &c. :

And Their Majesties the first and second Kings of Siam, his Royal Highness Krom Hluang Wonsa Dhiraj Snidh ; his Excellency Somdetch Chau Phaya Param Maha Bija-neate ; his Excellency Chau Phaya Sri Suriwongse Samuha Phra Kralahome ; and his Excellency Chaya, Acting Phra-Klang :

Who, after having communicated to each other their respective full powers, and found them to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles :

แหล่งที่มา : คัดมาจาก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, เอกสารของนายแฮร์รี ปากส์ (จากแฟ้มของนายแฮร์รี ปากส์ ณ กองเอกสาร กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ กรุงลอนดอน), กรุงเทพฯ 2521 หน้า 262-274.

ARTICLE 1

There shall henceforward be perpetual peace and friendship between Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland, and Her Successors, and Their Majesties the first and second Kings of Siam, and their successors. All British subjects coming to Siam shall receive from the Siamese Government full protection and assistance to enable them to reside in Siam in all security, and trade with every facility, free from oppression or injury on the part of the Siamese : and all Siamese subjects going to an English country shall receive from the British Government the same complete protection and assistance that shall be granted to British subjects by the Government of Siam.

ARTICLE 2

The interests of all British subjects coming to Siam shall be placed under the regulation and control of a Consul, who will be appointed to reside at Bangkok : he will himself conform to, and well enforce the observance by British subjects of, all the provisions of this Treaty, and such of the former Treaty negotiated by Captain Burney in 1826, as shall still remain in operation. He shall also give effect to all rules or regulations that are now or may hereafter be enacted for the government of British subjects in Siam, the conduct of their trade, and for the prevention of violations of the laws of Siam. Any disputes arising between British and Siamese subjects shall be heard and determined by the Consul, in conjunction with the proper Siamese officers ; and criminal offences will be punished, in the case of English offenders by the Consul according to English laws, and in the case of Siamese offenders, by their own laws, through the Siamese authorities. But the Consul shall not interfere in any matters referring solely to Siamese, neither will the Siamese authorities interfere in question which only concern the subjects of Her Britannic Majesty.

It is understood, however, that the arrival of the British Consul at Bangkok shall not take place before the ratification of this Treaty, nor until ten vessels owned by British subjects, sailing under British colours and with British papers, shall have entered the port of Bangkok for purposes of trade, subsequent to the signing of this Treaty.

ARTICLE 3

If Siamese in the employ of British subjects offend against the laws of their country, or if any Siamese having so offended or desiring to desert, take refuge with a British subject in Siam, they shall be searched for, and, upon proof of their guilt or desertion, shall be delivered up by the Consul to the Siamese authorities. In like manner, any British offenders resident or trading in Siam, who may desert, escape to, or hide themselves in, Siamese territory, shall be apprehended and delivered over to the British Consul on his requisition. Chinese, not able to prove themselves to be British subjects, shall not be considered as such by the British Consul, nor be entitled to his protection.

ARTICLE 4

British subjects are permitted to trade freely in all the seaports of Siam, but may reside permanently only at Bangkok, or within the limits assigned by this Treaty. British subjects coming to reside at Bangkok may rent land, and buy or build houses, but cannot purchase lands within a circuit of 200 sen (not more than four miles English) from the city walls, until they shall have lived in Siam for ten years, or shall obtain special authority from the Siamese Government to enable them to do so. But with the exception of this limitation, British residents in Siam may at any time buy or rent houses, lands, or plantations, situated anywhere within a distance of twenty-four hours' journey from the city of Bangkok, to be computed by the rate at which boats of the country can travel. In order to obtain possession of such lands or houses, it will be necessary that the British subject shall, in the first place, make application through the Consul to the proper Siamese officer ; and the Siamese officer and the Consul having satisfied themselves of the honest intentions of the applicant, will assist him in setting, upon equitable terms, the amount of the purchase money, will mark out and fix the boundaries of the property, and will convey the same to the British purchaser under sealed deeds. Whereupon he and his property shall be placed under the protection of the Governor of the district and that of the particular local authorities ; he shall conform in ordinary matters, to any just directions given him by them, and will be subject to the same taxation that is levied on Siamese subjects. But if through negligence, the want of capital, or other cause, a British subject should fail to commence the cultivation or improvement of the lands so acquired with a term of three years from the date of receiving possession thereof, the

Siamese Government shall have the power of resuming the property, upon returning to the British subject the purchase money paid by him for the same.

ARTICLE 5

All British subjects intending to reside in Siam shall be registered at the British Consulate. They shall not go out to sea, nor proceed beyond the limits assigned by this Treaty for the residence of British subjects, without a passport from the Siamese authorities, to be applied for by the British Consul ; nor shall they leave Siam, if the Siamese authorities show to the British Consul that legitimate objections exist to their quitting the country. But within the limits appointed under the proceeding Article, British subjects are at liberty to travel to and from sealed by the proper Siamese officer, stating, in the Siamese character, their names, calling, and description. The Siamese officers at the Government stations in the interior may, at any time, call for the production of this pass, and immediately on its being exhibited, they must allow the parties to proceed; but it will be their duty to detain those persons who, by travelling without a pass from the Consul, render themselves liable to the suspicion of their being deserters: and such detention shall be immediately reported to the Consul.

ARTICLE 6

All British subjects visiting or residing in Siam shall be allowed the free exercise of the Christian religion, and liberty to build churches in such localities as shall be consented to by the Siamese authorities. The Siamese Government will place no restrictions upon the employment by the English of Siamese Subjects as servants, or in any other capacity. But wherever a Siamese subject belong or owes service to some particular master, the servant engages himself to a British subject without the consent of his master, may be reclaimed by him ; and the Siamese Government will not enforce an agreement between a British subject and any Siamese in his employ, unless made with the knowledge and consent of the master, who has a right to dispose of the services of the person engaged.

ARTICLE 7

British ships of war may enter the river, and anchor at Paknam, but they shall not proceed above Paknam, unless with the consent of the Siamese authorities, which shall be given where it is necessary that a ship shall go into dock for repairs. Any British ships of war conveying to Siam a public functionary accredited by Her Majesty's Government to the Court of Bangkok, shall be allowed to come up to Bangkok, but shall not pass the forts called Pong Phrachamit and Pit-patch-nuck, unless expressly permitted to do so by the Siamese Government; but in the absence of a British ship of war, the Siamese authorities engage to furnish the Consul with a force sufficient to enable him to give effect to his authority over British subjects, and to enforce discipline among British shipping.

ARTICLE 8

The measurement duty hitherto paid by British vessels trading to Bangkok under the Treaty of 1826, shall be abolished from the date of this Treaty coming into operation, and British shipping and trade will thenceforth be only subject to the payment of import and export duties on the goods landed or shipped. On all articles of import the duties shall be 3 per cent., payable at the option of the importer, either in kind or money, calculated upon the market value of the goods. Drawback of the full amount of duty shall be allowed upon goods found unsaleable and re-exported. Should the British merchant and the Custom house officers disagree as to the value to be set upon imported articles, such disputes shall be referred to the Consul and proper Siamese officer, who shall each have the power to call in an equal number of merchants as assessors, not exceeding two on either side, to assist them in coming to an equitable decision.

Opium may be imported free of duty, but can only be sold to the opium farmer or his agents. In the event of no arrangement being effected with them for the sale of the opium, it shall be re-exported, and no impost or duty shall be levied thereon. Any infringement of this regulation shall subject the opium to seizure and confiscation.

Articles of export from the time of production to the date of shipment, shall pay one impost only, whether this be levied under the name of inland tax, transit duty, or duty on exportation. The tax or duty to be paid on each article of Siamese produce previous to or upon exportation, is specified in the Tariff attached to this Treaty; and it is distinctly

agreed that goods or produce which pay any description of tax in the interior, shall be exempted from any further payment of duty on exportation.

English merchants are to be allowed to purchase directly from the producer the articles in which they trade, and in like manner to sell their goods directly to the parties wishing to purchase the same, without the interference, in either case, of any other person.

The rates of duty laid down in the Tariff attached to this Treaty are those that are now paid upon goods or produce shipped in Siamese or Chinese vessels or junks; and it is agreed that British shipping shall enjoy all the privileges now exercised by, or which hereafter may be granted to, Siamese or Chinese vessels or junks.

British subjects will be allowed to build ships in Siam, on obtaining permission to do so from the Siamese authorities.

Whenever a scarcity may be apprehended, of salt, rice, and fish, the Siamese Government reserve to themselves the right of prohibiting, by public proclamation, the exportation of these articles.

Bullion, or personal effects, may be imported or exported free of charge.

ARTICLE 9

The Code of Regulations appended to this Treaty shall be enforced by the Consul, with the co-operation of the Siamese authorities; and they, the said authorities and Consul, shall be enabled to introduce any further regulations which may be found necessary, in order to give effect to the objects of this Treaty.

All fines and penalties inflicted for infraction of the provisions and regulations of this Treaty shall be paid to the Siamese Government.

Until the British Consul shall arrive at Bangkok, and enter upon his function, the consignees of British vessels shall be at liberty to settle with the Siamese authorities all questions relating to their trade.

ARTICLE 10

The British Government and its subjects will be allowed free and equal participation in any privileges that may have been, or may hereafter be, granted by the Siamese Government to the Government or subjects of any other nation.

ARTICLE 11

After the lapse of ten years from the date of the ratification of this Treaty upon the desire of either the British or Siamese Governments, and on twelve months notice given by either party, the present and such portions of the Treaty of 1826 as remain unrevoked by this Treaty, together with the Tariff and Regulations hereunto annexed, or those that may hereafter be introduced, shall be subject to revision by commissioners appointed on both sides for this purpose, who will be empowered to decide on and insert therein such amendment as experience shall prove to be desirable.

ARTICLE 12

This Treaty, executed in English and Siamese, both versions having the same meaning and intention and the ratifications thereof having been previously exchanged, shall take effect from the sixth day of April in the year one thousand eight hundred fifty-six of the Christian era, corresponding to the first day of the fifth month of the one thousand two hundred and eighteenth year of the Siamese civil era.

JOHN BOWRING.

(L.S.)

(Signatures and seals of the five Siamese Plenipotentiaries.)

**General Regulations under which British Trade
is to be conducted in Siam.**

REGULATION 1

The master of every English ship coming to Bangkok to trade, must, either before or after entering the river, as may be found convenient, report the arrival of his vessel at the custom-house at Paknam, together with the number of his crew and guns, and the port from whence he comes. Upon anchoring his vessel at Paknam, he will deliver into the custody of the custom-house officers all his guns and ammunition; and a custom-house officer will then be appointed to the vessel, and will proceed in her to Bangkok.

REGULATION 2

A vessel passing Paknam without discharging her guns and ammunition as directed in the foregoing regulation, will be sent back to Paknam to comply with its provisions, and will be fined 800 ticals for having so disobeyed. After delivery of her guns and ammunition, she will be permitted to return to Bangkok to trade.

REGULATION 3

When a British vessel shall have cast anchor at Bangkok, the master, unless a Sunday should intervene, will, within four and twenty hours after arrival, proceed to the British Consulate, and deposit there his ship's papers, bills of lading, &c., together with a true manifest of his import cargo; and upon the Consul's reporting these particulars to the custom-house, permission to break bulk will at once be given by the latter.

For neglecting so to report his arrival, or for presenting a false manifest, the master will subject himself, in each instance, to a penalty of 400 ticals; but he will be allowed to correct within twenty-four hours after delivery of it to the Consul, and mistake he may discover in his manifest, without incurring the above-mentioned penalty.

REGULATION 4

A British vessel breaking bulk, and commencing to discharge before due permission shall be obtained, or smuggling either when in the river or outside the bar, shall be subject to the penalty of 800 ticals, and confiscation of the goods so smuggled or discharged.

RIGULATION 5

As soon as a British vessel shall have discharged her cargo, and completed her outward lading, paid all her duties, and delivered a true manifest of her outward cargo to the British Consul, a Siamese port-clearance shall be granted her on application from the Consul, who, in the absence of any legal impediment to her departure, will then return to the master his ship's papers, and allow the vessel to leave. A custom-house officer will accompany the vessel to Paknam; and on arriving there she will be inspected by the custom-house officers of that station, and will receive from them the guns and ammounition previously delivered into their charge.

REGULATION 6

Her Britannic Majesty's Plenipotentiary having knowledge of the Siamese language, the Siamese Government have agreed that the English text of these Regulations, together with the Treaty of which they form a portion, and the Tariff hereunto annexed, shall be accepted as conveying in every respect their true meaning and intention.

JOHN BOWRING

(L.S.)

(Signatures and seals of the five Siamese Plenipotentiaries.)

ประวัติกรมเจ้าท่า

เมื่อปีชวด พ.ศ. 2311 สมเด็จพระบรมราชาที่ 4 (พระเจ้าตากสินมหาราช) ขึ้นครองราชสมบัติ และตั้งราชธานีขึ้นใหม่ที่กรุงธนบุรี เมื่อปราบปรามข้าศึกทั้งภายนอกและภายในจนบ้านเมืองสงบเรียบร้อยแล้ว พระองค์ได้ทรงส่งเสริมการค้ากับชาวต่างประเทศต่อไปอีก เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้ดีขึ้นด้วย ได้ทำการติดต่อค้าขายกับ จีน ชาว อินเดีย เขมร และญวน ความสัมพันธ์กับต่างประเทศคงมีแต่กับประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงเท่านั้น เพราะเป็นระยะที่เพิ่งตั้งตัวและเป็นระยะที่ต้องทำศึกสงครามกับพม่าอยู่เสมอตลอดรัชกาลกิจการเจ้าท่าได้เริ่มขึ้นใหม่ในสมัยกรุงธนบุรีอีกวาระหนึ่ง พระเจ้ากรุงธนบุรีได้เริ่มตั้งท่าเพื่อดูแลตรวจตราบรรดา เรือแพ และเก็บเงินค่าธรรมเนียมเรือที่ไปมาค้าขาย และเรือที่เข้าออกใน ประเทศไทย

เจ้าท่า สมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี

สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้ขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติเป็นปฐมกษัตริย์ราชวงศ์จักรี เมื่อปีชลาศ จุลศักราช 1144 (พ.ศ. 2325) ทรงย้ายราชธานีมาตั้งทางฝั่งตะวันออกของลำน้ำเจ้าพระยาที่ตำบลบางกอก และทรงขนานนามราชธานีใหม่ว่า กรุงเทพมหานคร พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกก็ทรงมีพระราชธุระเกี่ยวแก่กิจการค้าขายทางเรืออยู่มาก แต่ประจวบกับเวลานั้นเป็นเวลาที่ทางยุโรปกำลังทำสงครามกันในสมัยพระจักรพรรดินโปเลียนที่ 1 ทางฝ่ายไทยเองก็ยังรบติดพันกับพม่าอยู่ การไปมาค้าขายติดต่อกับฝรั่งทางยุโรปจึงมีน้อย ในระยะนี้ได้เริ่มดำเนินการค้าขายทางเรือขึ้นใหม่อีกกับประเทศทางตะวันออกด้วยกัน เศรษฐกิจของประเทศในรัชกาลนี้ดีขึ้นกว่าสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี เนื่องจากในรัชกาลนี้มีพ่อค้าชาติต่าง ๆ เช่น อาหรับ อินเดีย ชาว มลายู จีน และญี่ปุ่น เข้ามาทำการค้าขายเป็นอันมาก ขามากับบรรทุกสินค้าต่าง ๆ ซึ่งมีคนไทยและพ่อค้าอื่น ๆ ที่มาตั้งสถานการค้าในประเทศไทยต้องการ เมื่อขายแล้วก็ซื้อสินค้าจากประเทศไทยออกไปขายตามประเทศใกล้เคียงและประเทศของตน

ตามจดหมายเหตุรายวันของทางราชการบันทึกไว้ว่า “สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ขุนแก้วกลางสมุทร บุตรเขยพระยานครศรีธรรมราชเดิม เป็นเจ้าพนักงานคุมเรือสำเภาลงไปค้าขายตามเมืองแขก และ เมืองจีน แต่มิใช่ตำแหน่งนายเรือเป็นตำแหน่งเจ้าพนักงานสินค้า (ตรงกับภาษาจีนแต่จื๊ว่าจุนจู้) และทรงให้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นที่พระวิเศษภาษาราชานูติษฐการ พร้อมกันนี้ก็ทรงแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่าเมืองนครศรีธรรมราช เจ้าท่าเมืองนครศรีธรรมราชผู้นี้ปรากฏหลักฐานว่า มีความรู้พูดได้หลายภาษา เช่น ภาษาลังกา

แหล่งที่มา : คัดมาจาก กรมเจ้าท่า, ประวัติกรมเจ้าท่าและรายงานกิจการของหน่วยชลลกร่องน้ำ, งานกฐินพระราชทานของกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2509 หน้า 12-29

ชะวา มลายู ฮินดู โปรตุเกส วิลันดา สามารถเจรจากับพ่อค้าวานิชชาวต่างประเทศได้เป็นอย่างดี สะดวกกับการบังคับทำเรือ การเก็บภาษีอากรอย่างมาก นับว่าเป็นคนไทยคนแรกที่มีความรู้ความสามารถใช้ภาษาต่างประเทศได้ดีผู้หนึ่ง ซึ่งหาได้น้อยคนในสมัยนั้น

เมื่อสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก พ.ศ. 2352 พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยได้ขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติสืบสันตติวงศ์ต่อมารัชกาลนี้ได้มีการสงครามกับพม่า และญวน ทางราชการไทยได้ซื้อเรือกำปั่นมาใช้ในราชการ 2 ลำ ใช้เป็นกำปั่นหลวงบรรทุกสินค้าไปขายที่เมืองมาเก๊า และสิงคโปร์ และซื้อกระสุนดินดำจากเมืองมาเก๊า และสิงคโปร์มาใช้ในการกระทำการสงครามปราบพม่าและญวนในรัชกาลที่ 2 นี้ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อครั้งยังดำรงพระยศเป็นพระเจ้าลูกยาเธอกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ได้ว่าการกรมท่าและได้ทรงจัดการ การคลังของประเทศให้มีรายได้มากยิ่งขึ้นกว่าแต่กาลก่อน โดยขยายการค้าทางทะเลให้เจริญรุ่งเรือง ในระยะนี้สมเด็จพระยามหาจักรีบรมราชูปถัมภ์ (ดิศ) เมื่อครั้งเป็นพระยาสุริยวงค์มนตรีก็ได้ช่วยราชการในกรมท่า จึงเป็นที่โปรดปรานและได้รับใช้ใกล้ชิดบุคคลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ มาแต่ครั้งกระนั้น เรือสินค้าจากต่างประเทศก็เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ เพราะเหตุการณ์ภายในบ้านเมืองสงบราบคาบกว่าในรัชกาลก่อน พระคลังสินค้าก็มีผลกำไรเพิ่มขึ้น เนื่องจากรัฐบาลเพิ่มการผูกขาดซื้อสินค้าหลายอย่างเพิ่มขึ้น ในรัชกาลนี้เองอังกฤษได้ส่ง มาควิล เฮสติงส์ ผู้สำเร็จราชการเมืองอินเดียของอังกฤษมาเจรจาทางพระราชไมตรีการค้ากับไทย เพราะอังกฤษไม่ชอบวิธีการค้าของไทยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ในการที่ไทยวางกฎข้อบังคับไว้ว่า สินค้าทั้งปวงที่มาจากต่างประเทศต้อง ขายให้แก่รัฐบาลก่อน ถ้าเกินความต้องการของรัฐบาลจึงจำหน่ายขายปลีกได้อังกฤษต้องการให้ไทยเลิกการค้าแบบผูกขาดแต่การเจรจามีติดงอแงกันได้ และใน ปี พ.ศ. 2364 อังกฤษได้จัดส่ง จอห์น คราวเฟิร์ด (John Crawfurd) เข้ามาอีกครั้งหนึ่งเป็นทูตมาเจริญสัมพันธไมตรี และต้องการจะเจรจาสัญญาทางการค้าขายกับไทยอังกฤษต้องการให้ไทยยกเลิกการค้าแบบผูกขาด การเก็บภาษี ส่วนลดจากสินค้าอย่างหนึ่ง เช่น ในสิบส่วนชักเอาไว้หนึ่งส่วน และเก็บภาษีตามขนาดปากเรือ แต่การเจรจาไม่เป็นผลสำเร็จไม่มีการทำสัญญากันเป็นพิเศษแต่ประการใด เพียงแต่ขออนุญาตให้พ่อค้าชาวอังกฤษเข้ามาค้าขายในราชอาณาจักรไทยเหมือนชาติอื่น ๆ เท่านั้น พอทูตอังกฤษกลับไปไม่เข้าอังกฤษก็เกิดรบพุ่งกับพม่า ประจวบกับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยเสด็จสวรรคตในปี พ.ศ. 2367 สมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชสมบัติสืบต่อมา

ในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ไทยได้ส่งกองทัพไปช่วยอังกฤษรบกับพม่า แต่ภายหลังมีข้อขัดแย้งกับอังกฤษจึงเลิกทัพกลับ รัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ อยู่หัว ภายหลังที่อังกฤษเสร็จศึกแล้ว รัฐบาลอังกฤษทางอินเดียมาขอคุณไทยโดย ลอร์ด แอมเบิร์สต์ (Lord Amhurst) ผู้สำเร็จราชการที่อินเดียแต่งตั้งให้เฮนรี เบอร์นี (Henry Burney) มาเจรจากับพระราชไมตรีและตกลงทำสัญญาค้าขายกัน ในปี 2369 ไทยได้ทำสัญญาค้าขายกับอังกฤษโดยฝ่ายอังกฤษยอมให้ไทยเก็บค่าจังกอบตามขนาดระวางปากเรือ (Measurement Duty)

และฝ่ายไทยยินยอมให้เรือค้าขายอังกฤษเข้ามาค้าขายในราชอาณาจักรไทยได้สะดวกและในปี พ.ศ. 2376 ประธานาธิบดีแจคสัน (Jackson) และอเมริกาส่งเอ็ดมันด์ โรเบิร์ต (Edmund Roberts) เป็นทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีและทำสัญญาค้าขายกับไทยเช่นเดียวกับที่ไทย ทำกับอังกฤษ

ในรัชกาลที่ 3 พระยาสุริยวงศ์มนตรี (ดิศ) ได้เลื่อนตำแหน่งเป็นเจ้าพระยา พระคลังว่าการกรมท่าสืบแทนกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ และต่อมาก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาพระคลัง (ดิศ) ว่าการกลาโหมด้วยอีกตำแหน่งหนึ่ง ทางราชการจึงเรียกท่านว่า เจ้าพระยาพระคลังว่าที่สมพระกลาโหม ได้ว่าการกลาโหมและกรมท่าซึ่งเป็นตำแหน่งใหญ่ ทั้ง สองตำแหน่งในเวลานั้น ยังมีข้าราชการชั้นผู้ใหญ่อีกท่านหนึ่งเกี่ยวกับกิจการของกรมท่ามาแต่ เดิม คือ พระยาศรีพิพัฒน์รัตนราชโกษาธิบดี (ทัต) น้องเจ้าพระยาพระคลัง มีตำแหน่งเป็น จางวางพระคลังสินค้าซึ่งมีหน้าที่อำนวยการค้าหาเงินเข้าพระคลังด้วยการค้าทางทะเล ในสมัยนี้ ไทยยังคงทำการค้าขายตามวิธีเดิม คือ มีพระคลังสินค้าผูกขาดการซื้อขายสินค้าบางอย่างและ ห้ามมิให้บุคคลอื่นทำการค้าที่ผูกขาด ทำให้ฝ่ายอังกฤษและอเมริกาไม่พอใจ ถือว่าการปฏิบัติไม่ ถูกต้องตามสัญญาที่ได้ทำไว้ต่อกัน และเป็นการเก็บภาษีทางอ้อมแต่ฝ่ายไทยได้โต้แย้งไปว่าได้ ปฏิบัติถูกต้องตามสัญญาแล้ว เพราะพ่อค้าจีนและพ่อค้าแขกก็ยังยินยอมมิได้โต้แย้งประการใด ฝ่ายอังกฤษและอเมริกาขอให้เปลี่ยนเป็นเสียค่าจังกอบปากเรือแทนฝ่ายไทยไม่ยินยอมและ ได้ แแย้งว่าสัญญาที่ได้ทำไว้ต่อกันมิได้หมายความว่า จะยกเลิกการค้าขายของหลวง ซึ่งเรื่องนี้เป็นข้อโต้เถียงกันอยู่ตลอดมา ในปี พ.ศ. 2393 รัฐบาลอเมริกันได้ส่ง นายโจเซฟ บัลเลสตีเยร์ (Joseph Ballestier) เป็นทูตเข้ามาขอแก้ไขสัญญาทางการค้าที่ได้ทำไว้กับฝ่ายไทยแต่การเจรจาไม่ตกลง กัน ฝ่ายไทยไม่ยินยอมให้แก้ไขสัญญาตามความต้องการและในปีเดียวกันนี้เอง รัฐบาลอังกฤษได้ ส่ง เซอร์ เจมส์ บรู๊ค (Sir James Brooke) เป็นทูตเข้ามาเจรจาขอแก้ไขสัญญาเช่นเดียวกับฝ่าย อเมริกาประจวบกับเวลานั้นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประชวรหนักใกล้จะสวรรคต จึงทรงมีกระแสพระราชดำรัสให้ขุนนางผู้ใหญ่เจรจาปรึกษาหารือกับ เซอร์ เจมส์ บรู๊ค ทูต อังกฤษโดยลำพัง ผลที่สุดฝ่ายไทยไม่ยินยอมให้แก้ไขสัญญาเช่นเดียวกับที่ได้ปฏิเสธทูตอเมริกา เมื่อเซอร์เจมส์ บรู๊คกลับไปแล้วได้เสนอให้รัฐบาลอังกฤษส่งเรือรบเข้ามาบังคับไทยให้แก้ไขสัญญา ซึ่งรัฐบาลอังกฤษเองก็คิดที่จะทำเช่นนั้นอยู่เหมือนกันแต่บังเอิญประเทศไทยเปลี่ยน รัชกาล พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคต พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จ ขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติ ในปี พ.ศ. 2394

การค้าและการเดินเรือในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เจริญรุ่งเรืองขึ้นมาก หลังจากที่ชบเซาลงไปตั้งแต่ปลายแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เศรษฐกิจของประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 เจริญรุ่งเรืองก็ด้วยการค้าขายเป็นสำคัญ และการค้าขายนั้นก็เป็นการค้าติดต่อกับนานาประเทศ นับเป็นครั้งแรกในสมัยรัตนโกสินทร์ที่ไทยได้ค้าขาย ติดต่อกับต่างประเทศอย่างกว้างขวางถึงเพียงนี้ และเหตุที่ไทยได้ผูกพันในด้านการค้าก็เนื่องมา จากการที่ไทยได้ทำสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น ความเจริญรุ่งเรืองนานับประการ

จึงได้ตามมาเป็นชั้น ๆ ไป กิจการเดินเรือก็เจริญรุ่งเรืองเพราะในรัชกาลนี้มีบุคคลที่มีความสามารถในการเดินเรือและการต่อเรือ ได้แก่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์อัครมหาเสนาบดีกระทรวงกลาโหม ซึ่งชำนาญการต่อเรือกำปั่นมาตั้งแต่ยังเป็นหลวงนายสิบในรัชกาลที่ 3 และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงโปรดการทหารเรือ ทรงต่อเรือรบและจัดการทหารเรือวังหน้าขึ้นด้วย ในสมัยนี้จึงเริ่มมีเรือกลไฟใช้เป็นเรือรบ และเรือพาหนะตั้งแต่ปีมะเมีย พ.ศ. 2401 เป็นต้นมา โดยใช้พวกอาสาจามเป็นพนักงานเดินเรือ พวกมอญเป็นทหาร (Marine) สำหรับเรือรบ พวกต้นกลฝึกคนไทยมาใช้ ส่วนการบังคับบัญชาในเรือรบ จ้างฝรั่งเป็นกัปตันและต้นหน ในรัชสมัยนี้จึงเป็นการเริ่มศักราชใช้เรือกลไฟในประเทศไทยด้วยความสามารถเล็งเห็นการไกลของเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ที่เห็นความสำคัญเกี่ยวกับเครื่องจักรกลจึงได้ส่งนายสมบุญ ออกไปศึกษาวิชาช่างกลเรือยังประเทศอังกฤษ เมื่อปี พ.ศ. 2397 เมื่อเรียนสำเร็จแล้วกลับมารับราชการในแผ่นดิน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้รับตำแหน่งหน้าที่ราชการสำคัญเป็นลำดับจนถึงได้เป็นผู้บังคับการโรงเรียนนายช่างกล และได้รับบรรดาศักดิ์เป็นพระขานักกลการ

ในรัชกาลนี้ สมเด็จพระยาบรมมหาปุระยวงค์ ดำรงตำแหน่งอัครมหาเสนาบดี ผู้ใหญ่มากอายุมากแล้วจึงทรงกระกรุณาโปรดเกล้าให้บุตรชายของท่าน คือเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ มหาโกษาธิบดี (ข้า) ช่วยว่าการกรมท่า และหัวเมืองฝ่ายตะวันออก

สำหรับปัญหาการเจรจาแก้สัญญาทางการค้าของรัฐบาลอังกฤษและอเมริกันที่ตกค้างมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ครั้นถึงรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระปรีชาญาณเล็งเห็นว่า เหตุการณ์ในอัคตงคตประเทศกำลังเปลี่ยนแปลงไปชาติตะวันตกกำลังล่าเมืองขึ้นทางตะวันออก หากไม่มีการโอนอ่อนผ่อนตามความต้องการของมหาประเทศตะวันตกบ้างแล้ว ก็อาจจะเกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ประเทศจีนคือ ชาติตะวันตกจะส่งกองทัพมารุกรานบังคับให้ทำสัญญาที่เสียเปรียบ ยิ่งกว่านั้นยังต้องยกดินแดนบางส่วนให้แก่ชาติตะวันตกด้วย ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ เมื่อรัฐบาลอังกฤษส่ง เซอร์ จอห์น บาวริง (Sir John Bowring) ผู้สำเร็จราชการเมืองฮ่องกงเป็นราชทูตเข้ามาเจรจาขอเปลี่ยนแปลงแก้ไขสัญญาทางการค้าเมื่อปี พ.ศ. 2369 ฝ่ายไทยจึงตกลงยินยอมด้วย ต่อจากนั้นมา ประเทศทางตะวันตกและอเมริกาได้ส่งทูตเข้ามาเจรจาสัญญาทางการค้ากับไทยเป็นลำดับมาผลของสัญญาก็คือ ฝ่ายไทยยอมเลิกจังกอบระวางปากเรือที่เคยทำไว้กับอังกฤษ เมื่อปี พ.ศ. 2369 เสีย โดยเก็บภาษีขาเข้าแทนสนธิสัญญานี้บังคับให้ไทยเก็บภาษีขาเข้าได้ในอัตราเพียงร้อยละ 3 ของราคาสินค้าขาเข้าเท่านั้น ส่วนสินค้าออกฝ่ายไทยเรียกเก็บได้อัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดแนบท้ายสัญญา และในการเก็บภาษานี้ให้ฝ่ายไทยตั้งศุลกากร (Custom House) ขึ้นหรือที่เรียกว่า “โรงภาษีร้อยชักสาม” ยิ่งกว่านั้นฝ่ายไทยต้องยอมให้อังกฤษซื้อขายสินค้ากับราษฎรได้โดยตรงไม่ต้องผ่านพระคลังสินค้าต่อไป เมื่อไทยยินยอมแก้สัญญาทางการค้ากับประเทศอังกฤษแล้ว ชาติตะวันตกอื่น ๆ เช่น ฝรั่งเศส เดนมาร์ค โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน สวีเดน นอร์เวย์ เบลเยี่ยม อิตาลี ออสเตรีย ฮังการี สเปน รวมทั้งสหรัฐอเมริกา ก็ส่งทูตมาเจรจาขอแก้สัญญา

ทางการค้าเช่นเดียวกับอังกฤษฝ่ายไทยต้องยินยอมทำสัญญา จึงเป็นอันว่าประเทศไทยถูกจำกัดอำนาจในการเรียกเก็บภาษีขาเข้ามาตั้งแต่ครั้งนั้น

แต่ เซอร์ จอห์น บอว์ริง (Sir John Bowring) เข้ามาขอทำสัญญาเลิกวิธีการค้าแบบโบราณตั้งแต่นั้นมาก็ได้มีเรือค้าขายของประเทศต่าง ๆ เข้ามาในกรุงเทพเป็นจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ กิจการของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัวจึงได้จัดงานของกรมท่าออกเป็น 3 ฝ่ายเรียกว่า กรมท่ากลาง กรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา กรมท่ากลางมีหน้าที่เป็นกองกลางรับหน้าที่ส่วนใหญ่ในกิจการทั่วไป และติดต่อกับฝรั่งชาวยุโรป กรมท่าซ้ายติดต่อกับคนจีนและกรมท่าขวาติดต่อกับคนแขก และหน้าที่ชำระความของคนต่างชาติด้วย คนจีนขึ้นศาลกรมท่าซ้าย คนแขกขึ้นศาลกรมท่าขวา คนในบังคับกงสุลต่างประเทศ กงสุลของเขาตัดสินความเองแต่ภายหลังขึ้นศาลต่างประเทศและเมื่อมีเรือค้าขายเข้ามาในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ก็จำเป็นจะต้องปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่าให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิ การท่าเรือ การนำร่อง การทำเครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ ทางราชการจึงได้จัดหาฝรั่งชาวยุโรปมาช่วยราชการของกรมท่า ฝ่ายเจ้าท่าให้เป็นที่เรียบร้อยจึงได้ตกลงจ้างกัปตัน จอห์น บุษ (John Bush) ชาวอังกฤษมาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามาในท่าเรือของประเทศไทย ซึ่งนับวันมีแต่จะมากยิ่งขึ้นทุกที กัปตันบุษแรกเริ่มทำงานมีตำแหน่งเรียกว่า เจ้าท่า คนสมัยก่อนเรียกท่านว่า “หับประมาสะแดน” (ซึ่งเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า “HARBOUR MASTER” ซึ่งหมายถึงเจ้าท่า) ขึ้นกับกรมท่ากลาง หน้าที่เจ้าท่าแบบหับประมาสะแดนนี้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการค้าหาเงินเข้าสู่ท้องพระคลัง กัปตันบุษเข้ามารับราชการในรัชกาลที่ 4 และได้ปฏิบัติราชการมีความชอบตลอดมาจนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเล็งเห็นความสำคัญของกรมท่าและเพื่อส่งเสริมกิจการของกรมท่า จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างตึกแบบสมัยใหม่ที่ท่าเตียนชั้น 4 หลังเป็นที่ทำการกรมท่าสำหรับติดต่อกับต่างประเทศ 1 หลัง ส่วนที่เหลืออีก 3 หลัง ใช้เป็นที่พักแขกเมือง และที่พักฝรั่งที่มารับราชการในกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2396 โปรดให้กัปตันบุษจัดสร้างอาคารขึ้นที่สันดอน ปากน้ำเจ้าพระยา เรียกว่า ประภาคารสันดอนและวางสามขาทุ่นเครื่องหมายร่อนนำทางเดินเรือตั้งแต่ปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามชายฝั่งทะเลตะวันออกไปถึงเขตจังหวัดระยอง ในมณฑลจันทบุรี และกัปตันบุษ รับราชการเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาประภาคารและเครื่องหมายการเดินเรือ

ในปี พ.ศ. 2400 เจ้าพระยาสุริยวงค์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลังได้กราบบังคมทูลพระกรุณาต่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 4 ว่าทุกวันนี้ได้มีเรือลูกค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายเป็นจำนวนมาก เรือใหญ่น้อยทอดสมอก้าวก่ายกันไม่เป็นอันดับ กัปตันเรือก็ลงเรือเล็กตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในลำน้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกันและความอื่น ๆ หลายอย่างจึงได้ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายลำนํ้าฉบับหนึ่ง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้มีพระบรมราชโองการดำรัสว่า แต่กาลก่อนมาเรือลูกค้า

วานิชที่เข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ น้อย จึงไม่มีบทกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กที่ขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ในกาลนี้ลูกค้าในกรุงเทพฯ ได้สร้างเรือใบใหญ่ขึ้นมาก เรือค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายทวีจำนวนมากขึ้นทุกปี ด้วยความในท้องน้ำก็เกิดขึ้นหลายชนิดหลายประการ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติว่าเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพ้โพงพาง และขอลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวม 24 มาตราด้วยกัน กฎหมายดังกล่าวนี้นิยมเรียกขึ้น “กฎหมายท้องน้ำ” โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ก็เพื่อวางระเบียบวิธีสำหรับการเดินเรือ การจอดเรือและการวางมาตรการต่าง ๆ เพื่อความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ซึ่งทั้งหมดเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการเจ้าท่าโดยเฉพาะดังจะเห็นว่าได้มีบทบัญญัติบังคับให้เรือที่จะเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาจะต้องให้เจ้าพนักงานด้านสมุทรปราการตรวจสอบเสียก่อน ถ้ามีปืนและกระสุนดินดำให้นายเรือเอาปืน กระสุนดินดำมอบให้เจ้าเมืองสมุทรปราการเก็บรักษาไว้ และเมื่อถึงกรุงเทพฯ ก็ให้เจ้าท่าทราบก่อน สำหรับเรือที่แล่นออกจากกรุงเทพฯ ถ้าก็ปัดนเป็นชาวยุโรปก็ให้แจ้งต่อหลวงวิสูตรสาครดิษฐ์หับประมาสะแทนให้รู้ก่อน แล้วไปขอใบเบิก (PAKNAM PASS) จากเจ้าพนักงานโรงภาษี แต่เรือลูกค้าที่ชักธงจีนให้แก่เจ้าพนักงานกรมท่าซ้าย เรือที่ชักธงแขกให้บอกแก่เจ้าพนักงานกรมท่าขวาไปขอใบเบิกรองจากเจ้าพนักงานโรงภาษี ตามธรรมเนียม เมื่อเรือล่องถึงด้านสมุทรปราการให้แวะจอดทอดสมอเอาใบเบิกร้องแสดงต่อเจ้าพนักงานด้าน เมื่อเจ้าพนักงานด้านตรวจแล้วไม่มีเหตุขัดข้องจึงให้ล่องต่อไปได้ ถ้าเรือขึ้นล่องไม่แวะด้านทำให้ต่อสัญญาจะปรับใหม่เป็นเงิน 900 บาท ตามนัยหนังสือสัญญาที่ว่าถ้าเรือเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ ให้ทอดสมอที่ด้านแล้วไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมืองนั้น ๆ จะบังคับการใดให้ทำตามบังคับแห่งกฎหมายและข้อสัญญา ความสำคัญของท้องน้ำที่ตรงขึ้น ได้กำหนดอำนาจและหน้าที่ของเจ้าท่า ให้กำหนดที่จอดของเรือ ตรวจตราท้องน้ำมิให้กีดขวางการเดินเรือรับแจ้งเรือโดนกันแตกหัก ผู้คนล้มตาย เพื่อที่เจ้าท่าจะได้นำความไปบอกแก่ผู้ควรจะชำระคดี

ในสมัยที่พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (กัปตันบุช) ดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าท่านั้น พระราชบัญญัติและกฎหมายท้องน้ำ โดยได้ออกกฎหมายหลัก ว่าด้วยเรือใหญ่ถึง 10 มาตรา ซึ่งการที่ออกพระราชบัญญัติและกฎหมายเดินเรือดังกล่าวป้องกันเหตุเรือโดนกันและการทำเรือในเขตน่านน้ำ โดยตลอดถึงแม่น้ำ ลำคลอง ทางเรือเดิน ทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก ส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องหมายทางเดินเรือฝ่ายเจ้าท่าก็ได้ดำริจัดทำแล้ว เริ่มแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ซึ่งในสมัยนั้นมีเรือสำหรับราชการฝ่ายเจ้าท่า เช่น เรือที่มีชื่อว่า “กรมท่า” ซึ่งพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (กัปตันบุช) เจ้าท่านในขณะนั้นได้เป็นนายเรือเองในระยะแรกที่เริ่มรับเป็นเจ้าท่า ต่อมาก็ได้มีเรือราชการลำอื่น ๆ สำหรับงานเจ้าท่า เช่น เรือเกลดีส และเรือพระยม เป็นต้น สำหรับใช้สอยในราชการเกี่ยวกับกระโจมไฟ เครื่องหมายทางเรือแสดงร่องน้ำและที่ดินโดยทั่วไป ตลอดอ่าวไทย ทั้งฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก และตามฝั่งทะเลไทยด้านตะวันตกของแปลงมลายู ภาควิชาเกิด

ในสมัยที่ กัปตันบุช หรือพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ เป็นเจ้าท่านั้น ตำแหน่งอยู่ในกรมพระคลังต่อมาก็ย้ายสังกัดเจ้าท่ามาขึ้นอยู่ในกระทรวงการต่าง ๆ ซึ่งเดิมมีชื่อเรียกว่า “กรมท่า” (Kromata)

ในปี พ.ศ. 2432 ได้ย้ายตำแหน่งจากกระทรวงการต่างประเทศ(กรมท่า)มาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ ยังคงดำรงเจ้าท่าอยู่ ครั้นเมื่อพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ชราภาพแล้ว ก็กราบถวายบังคมลาออกจากราชการรับพระราชทานบำนาญในกระทรวงโยธาธิการ ได้มีกัปตันเอ.อาร์.วิล เป็นเจ้าท่าสืบแทนต่อมา และเมื่อกัปตัน วิล ถึงแก่กรรมในปี พ.ศ. 2438 ได้ยุบตำแหน่งเจ้าท่าลงเป็นตำแหน่งเวรท่า ขึ้นอยู่ในกรมโยธาธิการ และมีนายโยเกนซัน ชาวเดนมาร์กเป็นเวรท่า คือพนักงานตรวจตราลำแม่น้ำท่าใต้เรียกเจ้าทาดังแต่ก่อนไม่

ครั้นต่อมาในรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตั้งกรมเจ้าท่า และตั้งที่ทำการกรมเจ้าท่าขึ้นที่ตึกเจ็สเส็ง ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาข้างตลาดน้อย ตรงข้ามปากคลองสาน (คือที่ตั้งกรมเจ้าท่าปัจจุบัน) และภายหลังได้ยกฐานะกรมโยธาธิการขึ้นเป็นกระทรวง และโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี (ท้วม) ว่าการกรมท่า ซึ่งคนในสมัยนั้นเรียกว่า “เจ้าคุณกรมท่า” ในปี พ.ศ. 2439 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกฐานะเวรท่าขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า และทรงแต่งตั้งให้หม่อมราชวงศ์พิณเป็นเจ้ากรมเจ้าท่า ซึ่งภายหลังได้เลื่อนเป็นหม่อมราชนิกุลเป็นหม่อมไพบยন্ত্রเทพ แล้วได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยานาวาพลพยุหรัักษ์ มีหลวงอนุพันธ์ธุการ (เทียน ประทีปเสน) เป็นปลัดกรมเจ้าท่า กิจการงานของกรมเจ้าท่าสมัยนั้น ยังไม่มีการจดทะเบียนเรือ มีแต่การตรวจตราการเดินทางเรือและการรักษาลำน้ำและลำคลองต่าง ๆ เท่านั้น

ในปี พ.ศ. 2439 นี้เอง เมื่อได้ตั้งกรมเจ้าท่าขึ้นอยู่ในกระทรวงโยธาธิการแล้ว ได้มีการจัดการเดินเรือกลไฟเมลซ์ขึ้น ชื่อเรือกลไฟอังกฤษประเวศ รับบรรทุกสินค้า และขนส่งคนโดยสาร ระหว่างมณฑลกรุงเทพฯ ถึง มณฑลจันทบุรี

ในปี พ.ศ. 2444 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมไพบยন্ত্রเทพไปรับราชการในกระทรวงทหารเรือ และโปรดเกล้าฯ ให้เลื่อนหลวงอนุพันธ์ธุการ (เทียน ประทีปเสน) ปลัดกรมขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า มีพระยาอนุบาลดิษฐานกรม ซึ่งขณะนั้นยังเป็น นายเสน โกษะโยธมเป็นปลัดกรม และให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่าไปขึ้นอยู่ในกระทรวงนครบาลภายหลังหลวงอนุพันธ์ธุการได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ เมื่อพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ป่วยรับราชการต่อไปไม่ได้ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาจำแสนบดี (สาย โชติกเสถียร) มารักษาราชการแทนเจ้ากรมเจ้าท่า และเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2458 กรมเจ้าท่าได้ถูกยกฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดี ครั้นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ถึงแก่อนิจกรรมลง จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้พระยาจำแสนบดีเป็นอธิบดีกรมเจ้าท่าสืบต่อมา แล้วได้รับพระราชทานเปลี่ยนราชทินนามใหม่ เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (สาย โชติกเสถียร)

ในปี พ.ศ. 2445 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายหน้าที่การตรวจและการซ่อมคลองและปากหลักเขตกั้นคลอง ไปขึ้นอยู่ในกองตะเวนและกรมสุขาภิบาลกับได้ยกเลิกการเดินทางเรือเมลซ์ กรมเจ้าท่าคงมีหน้าที่ดูแลเสาะงาสัญญาณและประกาศทางทะเลฝั่งตะวันตกจนถึงจังหวัดสงขลา และตรวจตราบรรดาเรือแพที่เดินขึ้นล่องและจอดทอดสมอในลำแม่น้ำเจ้าพระยา

และในปี พ.ศ. 2448 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) โดยยกเลิกกฎหมายเดิมเสีย

สาระสำคัญในกฎหมายการเดินเรือในรัชกาลที่ 5 คือ

1. กำหนดเขตท่าที่จอดทอดสมอเรือต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ เกาะสีชัง อ่างศิลา และสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา
2. กำหนดหน้าที่นายเรือที่จะนำเรือเข้าออกจากน่านน้ำไทย
3. กำหนดที่จอดเรือทางเดินเรือ
4. กำหนดการผูกเชือกลวดและเชือกใหญ่จากเรือกับฝั่ง ท่าเรือ และสำหรับผูกเรือ
5. กำหนดการทิ้งอับเฉาเฉพาะลงในลำน้ำที่เรือเดินได้และที่ทอดจอดเรือ
6. กำหนดเกี่ยวกับแพไม้ที่ขึ้นล่อง แพคนอยู่ เรือจับปลา และโปงพาง
7. กำหนดข้อบังคับป้องกันเรือโดนกัน และกฎของการหลีกเรือ
8. กำหนดข้อบังคับสำหรับการออกใบอนุญาตใช้เรือ การเซอร์เวย์เครื่องจักรเรือ
9. กำหนดข้อบังคับสำหรับเรือบรรทุกวัตถุอันตราย
10. กำหนดข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง
11. กำหนดข้อบังคับสำหรับการจ้าง และเลิกจ้างนายเรือ ตันกล และเรือของเรือชาติไทย และกำหนดการสอบไล่เพื่อออกประกาศนียบัตร

ในปี พ.ศ. 2448 นี้เอง ได้เริ่มมีการปรับปรุงกิจการกรมเจ้าท่าขึ้นใช้ โดยยกเอางานบางส่วนจากกรมคลองเดิมมารวมกับกรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าจึงมีหน้าที่สำคัญในการรักษา ลำน้ำ ลำคลอง และกำหนดเขตท่าที่ทอดจอดเรือ หน้าที่กว้างขวางยิ่งขึ้น งานสำคัญที่ปรับปรุงขึ้นใหม่ก็คือ การจดทะเบียนและการขอใบอนุญาตสำหรับเรือที่ใช้อยู่ในมณฑลกรุงเทพฯ คือ พระนคร ธนบุรี สมุทรปราการ พระประแดง นนทบุรี ปทุมธานี อยุธยา มินบุรี การสอบความรู้ผู้ชำนาญเรือ ตันกล และรองนายเรือ ฯลฯ และเป็นธุระในการว่าจ้าง หรือเลิกลูกเรือ หรือคนใช้สำหรับเดินเรือทะเล

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2448 ซึ่งได้ตราขึ้นไว้แต่รัชกาลก่อนหน้านั้นยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ สมควรจะได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่ จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2448 ฉบับรัชกาลที่ 5 นั้นเสีย แล้วทรงตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ขึ้นใหม่ ซึ่งใช้บังคับอยู่จนทุกวันนี้ วิธีกร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้วิธีแก้ไขตัวบทในฉบับเดิมบ้าง แต่ส่วนมากดำเนินการตามหลักเดิมในฉบับรัชกาลที่ 5 และกำเนิดเดิมของกฎหมายการเดินเรือฉบับที่ 6 นี้ ได้ตราเป็นกฎหมายขึ้นโดยวิธีให้เจ้าหน้าที่รวบรวมข้อปฏิบัติงานที่ทำอยู่ แล้วส่งไปให้ผู้ร่างกฎหมายแก้ไข เมื่อเห็นว่าสิ่งใด ข้อใดควรรวบรวมขึ้นไว้เป็นบทบังคับในพระราชบัญญัติก็จัดรวบรวมส่งไปยังสำนักงานที่ปรึกษาการทั่วไป ซึ่งสมัยนั้น พระยาภิธานมโนตรี (Jens J.

Westengard) เป็นผู้จัดร่างต้นฉบับเป็นภาษาอังกฤษขึ้นก่อน เมื่อร่างเสร็จแล้ว พระยาไมตรีวิรัชกิจ (ขณะนั้นยังเป็นพระยาบริรักษ์จตุรงค์) แปลเป็นภาษาไทย แล้วส่งให้กรมเจ้าท่าตรวจแก้เพื่อหาถ้อยคำใช้ให้เหมาะสมแก่ความหมายในทางปฏิบัติต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ใช้บังคับอยู่ทุกวันนี้ได้กำเนิดมาแต่ต้นฉบับภาษาอังกฤษ แล้วมาแปลเป็นภาษาไทยอีกทอดหนึ่ง นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2456 ยังได้ตราพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน วางบทกำหนดว่าด้วยการใช้โคมไฟ เสียงสัญญาณต่าง ๆ ที่ต้องใช้เวลามีหมอก ฯลฯ การถือท้ายเรือในทะเล เสียงสัญญาณต่าง ๆ ที่ใช้เมื่อพบกับกฎการหลีกเลี่ยงเรือและข้อบังคับและการปฏิบัติในการเดินเรือเพื่อป้องกันการโดนกันสำหรับเรือในท่าเรือทุกแห่งในน่านน้ำไทย

และในปี พ.ศ. 2456 นี้เอง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้ทรงพระราชบัญญัติป้องกันการหลบหนีของลูกเรือจากหน้าที่ในเรือและยังมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนี้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงร่างด้วยพระองค์เองภายในระยะเวลาอันสั้น เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษและการที่พระองค์ท่านทรงรับเป็นธุระเรื่องนี้ด้วยพระองค์เองก็เพื่อสนองความต้องการของฝ่ายอังกฤษ โดยถือหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ และผลทางการเมืองระหว่างประเทศไทยกับประเทศอังกฤษด้วย

และในปี พ.ศ. 2456 ทางราชการได้ยกกระทรวงนครบาลซึ่งกรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ไปสังกัดรวมกับกระทรวงมหาดไทย จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2472 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ อธิบดีกรมเจ้าท่าออกจากราชการรับบำนาญ และทางราชการได้ลดฐานะกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นกรมชั้นอธิบดีลงมาเป็นกรมชั้นเจ้ากรมอีกครั้งหนึ่ง และได้ย้ายไปอยู่ในสังกัดสมุหพระนครบาล และได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาสาครวิสัย (หม่อมหลวง เป้า อิศรางกูร) เป็นกรมเจ้าท่า โดยมีพระยาอนุบาลดิษฐกรรมเป็นปลัดกรมอยู่ตามเดิม เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2474 พระยาอนุบาลดิษฐกรรม ปลัดกรมเจ้าท่าออกจากราชการเพื่อรับบำนาญได้โปรดเกล้าฯ ให้ พระบำรุงนาวา (ซุบ สุนทรสารทูล) สมุหบัญชีใหญ่กรมเจ้าท่าเลื่อนขึ้นเป็นปลัดกรมเจ้าท่า แต่อยู่ในราชการได้ไม่นานก็ถึงแก่กรรม จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้นายพิชัย เตชะคุปต์ ข้าราชการในสมุหพระนครบาลมาเป็นปลัดกรมเจ้าท่า โดยมีพระยาสาครวิสัย เป็นเจ้ากรมเจ้าท่าอยู่ตลอดมาจนกระทั่งปี พ.ศ. 2475

ในปี พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชการที่ 7 ได้ขึ้นเสวยราชสมบัติได้ไม่นานก็มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช เป็นการปกครองระบอบประชาธิปไตย ได้โปรดเกล้าฯ ให้พระยาสาครวิสัย เจ้ากรมเจ้าท่าออกจากราชการเพื่อรับบำนาญและได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ นายพิชัย เตชะคุปต์ ปลัดกรมเจ้าท่ารักษาการในตำแหน่งเจ้ากรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง แต่ต่อมาไม่นานโปรดเกล้าฯ ให้พลเรือตรีพระยาศรยุทธเสนี นายทหารเรือจากกองทัพอากาศมาเป็นเจ้ากรมเจ้าท่า และได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่ามาขึ้นสังกัดในกระทรวงเศรษฐการ พลเรือตรี พระยาศรยุทธเสนี ดำรง

ตำแหน่งเจ้ากรมเจ้าท่าตลอดมาจนกระทั่งถึง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2477 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้พลเรือตรีพระยาศรยุทธเสนี ไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ แต่ก่อนไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีได้ดำเนินการยกฐานะกรมเจ้าท่าจาก กรมชั้นเจ้ากรมเป็นกรมชั้นอธิบดี และไม่มีตำแหน่งปลัดกรมอีกต่อไป มีตำแหน่งเลขานุการกรม แทน โดยมีขุนสกลสารักษ์ (แซ่ จุฑะศรี) ดำรงตำแหน่งเลขานุการกรม ตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าจึงได้ว่างลงอีกวาระหนึ่ง

ตั้งแต่ พลเรือตรี พระยาศรยุทธเสนี เจ้ากรมเจ้าท่าได้รับพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจและก่อนไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ ได้ยกฐานะกรมเจ้าท่าเป็นกรมชั้นอธิบดีแล้ว ตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าจึงได้ว่างลง ต่อจากนั้นจนกระทั่งทุกวันนี้ได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้ข้าราชการดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าดังต่อไปนี้

1. ระหว่างวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2477 ถึงวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2478 นาวาเอก พระชำนาญนาวากุล หัวหน้านายช่างตรวจเรือ กรมเจ้าท่าได้รับการแต่งตั้งให้รักษาการในตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง โดยมีขุนสกลสารักษ์ เป็นเลขานุการกรม เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2478 จึงได้กลับไปดำรงตำแหน่งหัวหน้านายช่างตรวจเรือตามเดิม

2. วันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2478 นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย เสนาธิการทหารเรือได้รับแต่งตั้งให้มาดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่งและได้มาบริหารงานในกรมเจ้าท่าอยู่เพียงถึง วันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2478 จึงได้รับคำสั่งให้ไปปฏิบัติราชการ ณ ประเทศญี่ปุ่น ในหน้าที่ราชการของกองทัพเรือและขณะที่ นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย ปฏิบัติราชการอยู่ ณ ประเทศญี่ปุ่นก็ได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงธรรมการ แม้จะกลับจากราชการต่างประเทศแล้วก็ได้มาบริหารงานในกรมเจ้าท่าอีกต่อไป

3. ระหว่างที่ นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย อธิบดีกรมเจ้าท่าไปราชการ ณ ประเทศญี่ปุ่น ทางราชการได้แต่งตั้ง นาวาโท พระภาณุสมุทร เจ้าพนักงานนำร่องรักษาการแทนอธิบดีกรมเจ้าท่า ตลอดมาจนกระทั่งถึงวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2479 ได้โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้ นาวาโท พระภาณุสมุทร ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่า โดยมีขุนสกลสารักษ์ ดำรงตำแหน่งเลขานุการกรม ต่อมาขุนสกล สารักษ์ เลขานุการกรมครบเกษียณอายุออกจากราชการเพื่อรับบำเหน็จบำนาญทางราชการจึงได้แต่งตั้งให้ นาวาตรี ดร.ณิ กาญจนะจุฑะ หัวหน้าเจ้าพนักงานตรวจท่า ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยอธิบดี ภายหลังได้เลื่อนชั้นเป็นข้าราชการพลเรือนชั้นพิเศษ และมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้เป็นรองอธิบดีกรมเจ้าท่า

เอกสารหมายเลข 6

การเดินเรือค้าขายไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 2

ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงเรื่องของเจ้าท่าต่อไปอีก ในสมัยที่ฝรั่งได้มาขอทำสัญญาทางพระราชไมตรี เพื่อขอแก้ไขวิธีการค้ากับประเทศไทย นับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 เป็นต้นมา โดยมีจอห์นครอเฟิต เป็นทูตอังกฤษเข้ามาเจรจาเป็นคนแรกเมื่อปี พ.ศ. 2365 แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2369 ก็มีร้อยเอก เฮนรีเบอร์นี เข้ามาเจรจาสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าอีก ทั้งสองคนแรกนี้มาในนามของผู้สำเร็จราชการอินเดีย จากนั้นก็ได้มีเรือค้าขายของต่างประเทศเข้ามาในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากขึ้น ทางฝ่ายสหรัฐอเมริกา ก็ขอเข้ามาทำสัญญาเช่นเดียวกับฝ่ายอังกฤษเหมือนกัน จนถึงสมัยรัชกาลที่ 4 เสอร์จอห์นโบว์ริง ผู้ว่าราชการเมืองฮ่องกง ได้เป็น ราชทูตในนามของกรุงอังกฤษเข้ามาขอทำสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้ากับประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2398 การตกลงทำสัญญากันครั้งนี้เป็นอันยกเลิกวิธีการค้าแบบโบราณโดยสิ้นเชิงเป็นลำดับ กิจกรรมของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัว จึงได้จัดงานของกรมท่าออกเป็น 3 ฝ่าย เรียกว่ากรมท่ากลาง กรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา กรมท่ากลางมีหน้าที่เป็นกองกลาง รับหน้าที่ส่วนใหญ่ในกิจการทั่วไปและติดต่อกับฝรั่งชาวยุโรป กรมท่าซ้ายติดต่อกับคนจีน และกรมท่าขวาติดต่อกับคนแขก กรมท่ามีหน้าที่ชำระความของคนต่างชาติด้วย กำหนดให้คนจีนขึ้นศาลกรมท่าซ้าย คนแขกขึ้นศาลกรมท่าขวา คนในบังคับกงสุลต่างประเทศ กงสุลของเขาร่วมตัดสินความด้วย แล้วภายหลังขึ้นศาลต่างประเทศ

เมื่อมีเรือค้าขายเข้ามาในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ก็จำเป็นต้องปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่าให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิการทำเรือ การนำร่อง การเครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ ทางราชการจึงได้จัดหาฝรั่งชาวยุโรปมาช่วยราชการของกรมท่าฝ่ายเจ้าท่าให้เป็นที่เรียบร้อย จึงได้ตกลงว่าจ้างกับตันจอห์นบุช ชาตอังกฤษมาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามาในท่าเรือของประเทศไทย ซึ่งนับว่ามีแต่จะมากยิ่งขึ้น กับตันบุชแรกเริ่มมีตำแหน่งเรียกว่า เจ้าท่าคนสมัยก่อนเรียกท่านว่า “หับประมาสะแตน” (Harbour Master) ขึ้นกับกรมท่ากลาง หน้าที่เจ้าท่าแบบหับประมาสะแตนนี้ ไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการค้าหาเงินเข้าสู่ท้องพระคลัง เจ้าท่าแบบใหม่จึงไม่เหมือนกับเจ้าท่าแบบชาห์บันดาร์สมัยกรุงศรีอยุธยาดังได้กล่าวมาแล้ว

กับตันบุชเจ้าท่าตามระบบใหม่ได้เข้ามารับราชการในเมืองไทยสมัยรัชกาลที่ 4 ได้ปฏิบัติหน้าที่ราชการมีความชอบตลอดมา จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นหลวงและพระยาวินูตตราครดิฐ งานแรกเริ่มของท่านก็คือในปี พ.ศ. 2396 ได้โปรดเกล้าฯ ให้กับตันบุช

แหล่งที่มา : คัดจาก พลเรือตรีแซน ปัจจุบันนนท์ “ประวัติการทหารเรือไทย” ในกองทัพอเรือ พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนินพระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอกหม่อมเจ้าครชิตพล อาภากร เมษายน 2509 หน้า 116-131

จัดการสร้างกระโจมไฟที่ปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อสะดวกแก่การเดินเรือที่จะเข้ามาในกรุงเทพฯ และต่อมาก็ได้จัดการสร้างสามขาและท่อนหมายทางเรือเดิน ตั้งแต่ปากน้ำเจ้าพระยาลงไปตามฝั่งทะเลตะวันออกจนถึงระยอง การนี้กับต้นบุขมีหน้าที่อำนวยความสะดวกและดูแลรักษาโดยตลอด

ในปี พ.ศ. 2400 เมื่อครั้งเจ้าพระยาทิพากรวงศ์เป็นเจ้าพระยาารวิวงศ์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลัง กับต้นบุขได้มีตำแหน่งเป็นเจ้าท่า ได้มีการออกกฎหมายท้องน้ำ โดยมีคำปรารภว่าไว้ดังนี้

“.....เจ้าพระยาารวิวงศ์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลังกราบบังคมทูลพระกรุณาว่า ทุกวันนี้เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศเข้ามาค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก่ายกันไปไม่เป็นอันดับกัน แลกับต้นนายเรือก็ลงเรือเล็กตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในแม่น้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกันแลความอื่น ๆ เป็นหลายอย่าง ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่น้ำฉบับหนึ่ง ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปข้างหน้าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติซึ่งโปรดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการมา ณ พระบันฑูรสุรสิงหนาทดำรงสเหือเกล้าเหนือกระหม่อมว่าแต่ก่อนมาเรือลูกค้าวาณิช เข้ามาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครน้อย จึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ในการนี้ลูกค้าในกรุงเทพมหานคร ก็สร้างเรือใบใหญ่ขึ้นมาก เรือลูกค้าต่างประเทศก็เข้ามาค้าขายทวีมากขึ้นทุกปี จนถึงในปีที่ 7 ปีที่ 8 แห่งรัชกาลปัจจุบันนี้ เรือลูกค้าต่างประเทศมาในปีหนึ่ง ๆ ก็นับด้วยร้อยลำขึ้นไปแล้ว แลความในหนังสือสัญญาซึ่งเมืองใหญ่ต่างประเทศขอให้ราชทูตเข้ามาทำไว้กับกรุงเทพมหานคร ก็มีว่าบรรดาคนอยู่ในบังคับกงสุล ซึ่งเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ก็ต้องฟังบังคับบัญชาของกงสุลที่เข้ามาตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร กงสุลจะได้ทำตามสัญญาใหม่นี้ แลข้อหนังสือสัญญาเก่าที่มีได้ยกเลิกทุกประการ แล้วจะได้บังคับบัญชาคนในบังคับบัญชาของกงสุลให้ทำตามด้วย แลกงสุลจะรักษากฎหมายการค้าขายและกฎหมายที่ห้ามปราม จะมีให้คนที่อยู่ในบังคับกงสุลทำผิดล่วงเกินกฎหมายสัญญาของอังกฤษ ของฝรั่งเศส ของอเมริกา โปรดคอลกับไทยที่มีอยู่แล้ว และจะมีต่อไปในภายหน้า ถ้าคนอยู่ในบังคับกงสุลจะเกิดวิวาทกันขึ้นกับคนอยู่ในบังคับไทย กงสุลและเจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะผูกขาดตัดสิน ถ้าคนในบังคับกงสุลทำผิดกงสุลจะทำโทษตามกฎหมายเมืองนั้น ๆ คนอยู่ในบังคับไทยทำผิดไทยจะทำโทษตามกฎหมายเมืองไทย เพราะฉะนั้นการก็ควรจะต้องกฎหมายทางบก ทางน้ำไว้สำหรับแผ่นดินให้ใช้ได้ด้วยกันทั้งฝ่ายไทยและคนต่างประเทศ ต่อไปข้างหน้ามีการเกี่ยวข้องจะได้ชำระว่ากล่าวง่าย จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพล็องพางของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวมเป็น 24 มาตราด้วยกัน

ว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา
(เอาแต่ใจความสำคัญ)

มาตรา 1 เรือในกรุงเทพมหานครก็ดี เรือเมืองต่างประเทศก็ดี เรือใหญ่ก็ดี เรือลำเลียงก็ดี เข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำหัวเมืองใด ๆ ในอาณาเขตกรุงสยาม ถ้าเรือเข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยาให้ทอดสมอที่ด้านเมืองสมุทรปราการให้กับต้นนายเรือบอกชื่อกับต้น ชื่อเรือ ว่ามาแต่เมืองนั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้น มีสินค้าสิ่งนั้น ให้เจ้าพนักงานตรวจตราดูเสียก่อน ถ้ามีปืนกระสุนดินดำก็ให้กับต้นนายเรือเอาปืนกระสุนดินดำมอบให้ผู้สำเร็จราชการเมืองสมุทรปราการเก็บรักษาไว้ ถ้าเรือจะล่องออกไป เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กับต้นตันหน คนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสุตตราครดฐ บัปประมาสะแดนเจ้าทำให้รู้ก่อนแล้วให้ไปขอหนังสือเบิกล่องแก่เจ้าพนักงานที่โรงภาษี แต่เรือลูกค้าที่ใช้จีนแขกตามประเทศของตัวนั้น ให้บอกเจ้าพนักงานกรมท่าซ้ายกรมท่าขวาขอเบิกล่องไปตามธรรมเนียม เรือล่องลงไปถึงด่านให้วะและทอดสมอที่ด่าน เอาหนังสือเบิกล่องไปส่งให้เจ้าพนักงานที่ด่าน เจ้าพนักงานตรวจตราดูแล้วไม่มีเหตุเกี่ยวข้องกับสิ่งใดจึงให้ล่องไป ถ้าเรือขึ้นล่องไม่วะด่านทำให้ผิดต่อหนังสือสัญญา จะปรับไหมเป็นเงิน 800 บาทตามสัญญาที่ว่าไว้ ถ้าเรือไปเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ เรือเข้าออกให้ทอดสมอที่ด่านไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมือง ๆ จะบังคับประการใด ให้ลูกค้าทำตามบังคับกฎหมายและข้อสัญญา

มาตรา 2 กล่าวว่าเวลากลางคืนให้จัดโคมไฟแขวนไว้ที่เสากระโดง เจ้าท่าจะให้ทอดสมอ ณ ที่ใดก็ต้องทำตาม จอดกลางลำน้ำให้ทอดสมอ 2 ตัว

มาตรา 3 กล่าวว่า อย่าให้ทอดสมอชิดฝั่ง เวลาเรือหันตามกระแสน้ำจะโดนเรือนแพที่เขาจอดข้างฝั่ง อย่าทอดสมอตรงปากคลองทุกแห่งและชิดลำกันนัก และอย่าผูกเชือกโยงเรือไปผูกกับตลิ่ง เป็นการกีดขวางทางเดินเรือ

มาตรา 4 กล่าวว่า ถ้าเรือโดนกันให้มาบอกเจ้าท่า เพื่อพิจารณาใครผิด ใครถูก สะดวกแก่การตัดสินความในโรงศาล ถ้าเรือเกิดจมตามทางเรือเดิน เจ้าท่าจะบังคับให้นายเรือจัดการจ้างคนเอาเรือออกไปเสียให้พ้นทาง ถ้านายเรือไม่จัดการเจ้าท่าจะได้จัดการแล้วคิดเงินเอากับนายเรือ

มาตรา 5 กล่าวว่า เรือใหญ่ที่ไม่จอดเรือให้ถูกต้องตามที่บังคับไว้ แม้มีเรือลำอื่นที่แล่นขึ้นล่องมาโดนเข้าจนเกิดเสียหาย จะเอาใช้แก่ผู้โดนมิได้

มาตรา 6 กล่าวว่า การเลื่อนเรือเข้าเทียบตลิ่ง ใช้เลือกผูกโยงกับตลิ่งสำหรับดึงเรือเข้าไปเทียบได้เฉพาะในเวลากลางวัน และห้ามทิ้งอับเฉา ณ ที่จอดเรือ

มาตรา 7 กล่าวว่า เรือที่ทอดสมอกีดขวางทางเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารค ให้จัดการถอยเรือไปให้พ้นทางภายในสามชั่วโมง เรืออื่น ๆ ที่เรือพระที่นั่งผ่าน ให้ชักธงคำนับตามธรรมเนียม คนในเรือก็ให้แสดงความเคารพให้เรียบร้อย

มาตรา 8 ว่าด้วยเรือโดนกัน

มาตรา 9 ว่าด้วยแพคนอยู่หรือแพไม้ซุงไปโดนเรือใหญ่

มาตรา 10 ห้ามทั้งศิลาทรายดินดิบเผาที่สันดอนและในลำน้ำเจ้าพระยา ถ้ามีสิ่งที่จะทิ้งให้บอกเจ้าท่า เจ้าท่าจะได้ชี้ตำบลที่ให้

ผู้รับจ้างนำเรือเข้าออก ต้องมารับการสอบความรู้กับหลวงวิสูตรสาครกรมท่าก่อน จึงจะให้หนังสือรับรองเป็นผู้นำร่องได้”

สรุปได้ว่า เจ้าท่าในสมัยก่อนมีหน้าที่พิจารณาเกี่ยวกับการออกกฎหมายเดินเรือ การป้องกันเหตุเรือโดนกัน และการทำเรือ ในเขตน้ำหน้าไทยตลอดถึงแม่น้ำลำคลอง ที่ใช้เป็นทางเรือเดินทั้งเรือใหญ่เรือเล็กตลอดมา

ในส่วนที่เกี่ยวกับการเครื่องหมายทางเรือนั้น ฝ่ายเจ้าท่าก็ได้ดำริจัดทำเริ่มแต่สมัยรัชกาลที่ 4⁽¹⁾ ซึ่งในสมัยนั้นมีเรือใช้สอยสำหรับราชการฝ่ายเจ้าท่าเรือที่มีชื่อว่า “กรมท่า” (Kromata) ซึ่งกัปตันบุชเป็นนายเรือเองในระยะแรกที่เริ่มหน้าที่เป็นเจ้าท่า ต่อมาก็ได้ใช้เรือราชการลำอื่น ๆ สำหรับเจ้าท่า เช่นเรือแกน เรือฟิลาและเรือพระยม เป็นต้น สำหรับใช้สอยในราชการเกี่ยวกับการกระโจมไฟ เครื่องหมายทางเรือ ซึ่งถือว่าเป็นงานสำคัญของเจ้าท่าอย่างหนึ่งในสมัยนั้น ได้ขอให้มีการกระโจมไฟและเครื่องหมายทางเรือ แสดงร่องน้ำและที่ดินโดยทั่วไปในอ่าวไทยทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก และตามฝั่งทะเลไทยด้านตะวันตกของแหลมภาคภูเก็ต

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้นรัชกาลได้สร้างกระโจมไฟซึ่งสมัยนี้เรียกประภาคารเป็นแบบสมัยใหม่ไว้ที่สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เริ่มสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2413 แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2414 แต่หากการก่อสร้างประภาคารแห่งนี้ไม่เรียบร้อยในตอนแรก เพราะเป็นที่ดินอ่อนต้องเสริมสร้างกันใหม่ให้แข็งแรง เปิดใช้ประโยชน์ในการเดินเรือเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2417 ประภาคารนี้เป็นประภาคารสมัยใหม่หลังแรกและเป็นประภาคารสำคัญ จึงได้ให้ชื่อประภาคารนี้ว่า Regent Lighthouse เพื่อเป็นเกียรติแก่สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน ดังมีประกาศการเปิดใช้ประภาคารนี้ในราชกิจจานุเบกษาว่าดังนี้

⁽¹⁾ เมื่อปี พ.ศ. 2409 ได้โปรดเกล้าฯ ให้พระยาเทพอรชุนไปทำเรือนตะเกียง (ประภาคารหลังสันดอน) สำหรับเรือลูกค้าใช้เป็นที่ยามเข้าออก “เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี”

ประกาศ

ให้ท่านทั้งปวงทราบทั่วกันว่า เรือนตะเกียงที่ได้สร้างขึ้นไว้ที่ปากน้ำเมืองสมุทรปราการนั้น บัดนี้การที่ทำเรือนตะเกียงนั้นเสร็จแล้ว กำหนดจะได้จุดตะเกียงโคมสำหรับที่จะให้เรือราชการและเรือลูกค้าไปมาเป็นที่สังเกตในเวลากลางคืน กำหนดจุดตะเกียง วันจันทร์ เดือนสิบสอง ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีมจอ จ ศก เสมอไป และเรือนตะเกียงหลังนี้สมเด็จพระยาบรมมหารัชมังคลาจารย์ได้เป็นผู้คิดสร้างขึ้น สำหรับจะได้เป็นที่สังเกตกับเรือราชการและเรือลูกค้าไปมาทั้งปวง ท่านได้นำความประสงค์ของท่านขึ้นกราบบังคมทูลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทราบ ได้ฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้วทรงพระบรมราชานุญาตให้ท่านสร้างเรือนตะเกียงตามความประสงค์ของท่าน สมเด็จพระยาบรมมหารัชมังคลาจารย์ได้มีคำสั่งถึงพระสยามธรรพาทิ ซึ่ง เป็นกงสุลสยาม ณ กรุงลอนดอนให้จัดซื้อเรือนตะเกียงทำด้วยเครื่องเหล็กสำหรับหนึ่ง ส่งเข้ามา ณ กรุงเทพฯ ที่ได้ตั้งขึ้นไว้ที่ปากน้ำเจ้าพระยา ในทุกวันนี้ราคาเรือนตะเกียงที่พระสยามธรรพาทิ กงสุลซื้อส่งเข้ามาจนถึงกรุงเทพฯ นั้น เป็นราคาเงิน 180 ซึ่งพร้อมเสร็จทั้งเครื่องเรือนตะเกียงและโคมด้วย เงินที่มาลงทุนทำการทั้งเรือนตะเกียงขึ้นนั้น อีกเงินค่าไม้และของใช้เบ็ดเสร็จ 18 ชั่ง 6 ตำลึง 10 สลึง เงินค่าจ้างเรือจ้างคนบรรทุกศิลาไปถมราก 10 ชั่ง เงินจ้างเรือโป๊ะเมื่อแก่เรือนโคมทรุด 15 ชั่ง เงินจ้างช่างไม้ 1 ชั่ง 18 ตำลึง 11 สลึง รวมเป็นเงิน 225 ชั่ง 5 ตำลึง 5 สลึง เป็นเสร็จการและเงินที่ลงทุนค่าเรือนตะเกียงทั้งหมดนี้ สมเด็จพระยาบรมมหารัชมังคลาจารย์ได้จ่ายเงินสร้างเป็นของของท่าน สำหรับที่จะให้เรือราชการแลเรือลูกค้าไปมาเป็นที่สังเกตในเวลากลางคืน และได้เป็นเกียรติยศแก่ปากน้ำเจ้าพระยาด้วย เรือนตะเกียงนั้นตั้งอยู่ข้างตะวันออกริมรั้วข้าง แลตติจูด 13 องศา 29 นาที 26 วินาที ก้นเหนือ นับข้างทิศตะวันออก ลองกิจูด 100 องศา 35 นาที 20 วินาที ข้างในสันดอนอยู่ใกล้ทิศตะวันตกจรดฝั่งข้างจะเลี้ยวมาตะวันออก เรือนตะเกียงนี้มีแสงสว่างรอบตัวสูงพ้นน้ำ 44 ฟุต เรือไปมาจะแลเห็นแสงไฟได้ทาง 10 ไมล์ การที่ทำเรือนตะเกียงแลที่ตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์รักษาแลจุดตะเกียงนั้น สมเด็จพระยาบรมมหารัชมังคลาจารย์ได้มอบธุระให้ข้าพเจ้าเป็นผู้จัดการมาแต่แรกลงมือทำ เรือนตะเกียงนี้ได้ลงมือทำแต่ปีมะเมีย โทศกจุลศักราช 1232 แล้วเสร็จในปีมะแม ตรีศกจุลศักราช 1233 การที่ข้าพเจ้าไม่ได้จุดตะเกียงนั้น เพราะเรือนตะเกียงนั้นทรุด ต้องรื้อทำใหม่ถึง 2 ครั้ง เพราะที่นั้นเป็นเลนอ่อน การที่ทำครั้งหลังต้องทิ้งศิลาถมลงเป็นรากแล้วจึงตั้งเรือนตะเกียงได้สังเกตดูมาถึง 10 เดือนแล้วเห็นว่าจะอยู่ได้ จึงได้ออกประกาศให้ทราบทั่วกัน ผู้ซึ่งจะเป็นเจ้าพนักงานจุดตะเกียงนั้น มีสเตอร์ ฝอดชาวเยอรมันได้รับเป็นธุระในการจุดตะเกียงแลการที่จะรักษาเรือนตะเกียง อนึ่งเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายนั้นต้องเสียเงินช่วยในการจุดตะเกียง คิดเอาตามน้ำหนักสินค้าตอน (ตัน) หนึ่งเป็นเงินชนครึ่งตามอย่างเมืองสิงคโปร์ ถ้าจะคิดเป็นหาบเป็นเงินตามธรรมเนียมไทยก็ต้องแบ่งลงเป็นอัฐเป็นเศษจะเป็นการลำบากกับลูกค้า เพราะเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายนั้นเป็นเรือชาวต่างประเทศมากกว่าเรือลูกค้าในกรุงเทพฯ จึงได้คิดน้ำหนักเป็นตอน คิดเงินเป็นชนตามอย่างเมืองสิงคโปร์ เรือใบแลเรือกลไฟรูปต่าง ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ ต้องเสียทั้งขาเข้าและขาออกเป็นตอนละ 3 ช่น เรือที่เป็นเรือใหญ่ทอดสมอยู่ นอกสันดอน

เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้เสียแต่ตอนละเช่นครึ่งทุกเที่ยว เรือกลไฟแลเรือรูปต่าง ๆ ที่ไปมา จะต้องเสียเงินค่าเรือตะเกียงนั้น เรือจุลินค่าตั้งแต่ 50 ตอน คิดเป็น 800 หาบขึ้นไปจะต้องเสียเงินค่าเรือตะเกียง เรือที่จุไม่ถึง 50 ตอนคิดเป็น 800 หาบลงมาแล้วไม่ต้องเสียเงินค่าเรือตะเกียง เรือที่จะต้องเสียค่าเรือตะเกียงนั้นเป็นแต่เรือบรรทุกสินค้าไปขายต่างเมือง ถ้าเป็นเรือรับจ้างลำเลียงบรรทุกสินค้าไปส่งเรือใหญ่ แลเรือกลไฟที่เป็นเรือสำหรับรับจ้างลากเรือเข้าออก ไม่ต้องเสียค่าเรือตะเกียง

ประกาศมา ณ วันอาทิตย์ เดือนสิบเอ็ด ขึ้นสิบห้าค่ำ จุลศักราช 1236 ปีจอ ฉศก”

เมื่อได้ประกาศจุดตะเกียงนี้แล้วในระยะต่อมาไม่ช้านัก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ก็ได้เสด็จขึ้นไปทอดพระเนตรที่ประภาคารหลังนี้ ทรงชมเชยว่าเจ้าพนักงานดูแลรักษาสถานที่ สะอาด เรียบร้อยดีมาก ตัวตะเกียงก็เชิดใสสะอาด เจ้าพนักงานประภาคารได้เอาครอบครัวของเขามาอยู่ ณ ที่นี้ด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าประภาคารหลังนี้เป็นประภาคารที่สำคัญ เมื่อแรกสร้างต้องใช้ฝรั่งชาวต่างประเทศเป็นผู้ควบคุมดูแลรักษา เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าประภาคารหลังนี้จะเป็นประโยชน์โดยแท้จริงแก่การเดินทางเรือทั้งเรือของไทยและเรือของต่างประเทศโดยทั่วกัน ค่าสร้างประภาคารและค่าดูแลรักษาก็เป็นเงินมากอยู่ จึงใช้วิธีให้ได้เงินมาทดแทนโดยการเก็บค่าธรรมเนียมประภาคารตามแบบอย่างต่างประเทศในระยะแรก ๆ ปรากฏว่าเงินค่าธรรมเนียมที่เก็บได้จากเรือต่าง ๆ ที่เข้าออกในเวลานั้น ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายคิดเป็นค่าน้ำมันจุดตะเกียงและค่าจ้างคนดูแลรักษา แต่ไม่ถึงขาดทุนมากนัก ประภาคารนี้เรียกชื่ออย่างสามัญว่า “ประภาคารสันดอน” มีหน้าที่ชักหุ่นบอกความลึกของน้ำในร่องน้ำที่สันดอนให้เรือต่าง ๆ ได้ทราบด้วยทุกละ ครั้นกาลเวลาล่วงมานาน ๆ เขาร่องน้ำที่สันดอนก็เปลี่ยนแปลงไป ประภาคารนี้จึงตั้งอยู่ห่างจากร่องน้ำในปัจจุบันมาก ทางราชการจึงได้วางทุนไฟหมายร่องน้ำใหม่ ความสำคัญของประภาคารนี้ก็ลดน้อยลงไป ในที่สุดได้เลิกจุดตะเกียงที่ประภาคารที่ประภาคารนี้นับแต่ปี พ.ศ. 2472 เป็นต้นมา

ต่อมาก็ได้มีการสร้างประภาคารขึ้นอีกที่หินสัมปะป้อ บริเวณท่าเรือเกาะสีชัง เมื่อปี พ.ศ. 2434 โดยมีพลเรือโท กรมหมื่นปราบปรปักษ์ ผู้บัญชาการทหารเรือในเวลานั้นเป็นหัวหน้าเรียไรเงินมาจัดการสร้างประภาคารหลังนี้ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เมื่อคราวเสด็จประพาสเกาะสีชังในปีนั้น ในโอกาสเดียวกันนี้ก็ได้มีการสร้างสะพานและเสาธงบอกเรือเข้าออกที่เกาะสีชังด้วยประภาคารหลังนี้มีชื่อว่า “อัญฐานค์”

ในปี พ.ศ. 2440 ก็ได้มีการสร้างประภาคารที่สำคัญอีกหลังหนึ่งที่เกาะจวง เป็นประภาคารที่ตั้งอยู่บนยอดเกาะ มีกำลังแสงสว่างมากที่สุดในบรรดาประภาคารที่ได้สร้างขึ้นในประเทศไทย เห็นได้ไกลถึง 29 ไมล์ บรรดาเรือที่เดินมาจากต่างประเทศจากภาคตะวันออกหรือภาคตะวันตกของอ่าวไทยจะต้องมุ่งมายังประภาคารนี้ก่อน ประภาคารนี้มีชื่อว่า “พาหุรัตน์”

ในระยะต่อ ๆ มาทางราชการก็ได้จัดการสร้างประภาคารและวางทุ่นธรรมดา และทุ่นไฟในตำบลสำคัญ ๆ โดยทั่วไปในบริเวณอ่าวไทย ทั้งทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ตลอดจนฝั่งตะวันตกของแหลมมลายูภาคภูเก็ เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยทั่วไป

การเครื่องหมายทางเรือได้เริ่มจัดทำในสมัยแรกเริ่มการเจ้าท่าตั้งแต่รัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา กิจการส่วนน้อยในความดูแลรับผิดชอบของฝ่ายเจ้าท่า ภายหลังเจ้าท่าย้ายจากกรมท่ามาอยู่ในสังกัดกรมโยธาธิการ ต่อมายกฐานะเป็น “กรมเจ้าท่า” ในสมัยที่กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ควบคุมดูแลการเครื่องหมายทางเรือ ซึ่งเป็นงานสำคัญอย่างหนึ่งนั้น ทางกรมเจ้าท่าได้มี “กองกระโจมไฟ” ขึ้นในสังกัดเมื่อปี พ.ศ. 2448 และมีเรือพระยม (ลำที่หนึ่ง) สำหรับใช้เป็นพาหนะตรวจตราดูแลกระโจมไฟและทุ่นเครื่องหมายทางเรือ และสำหรับไปส่งน้ำมันก๊าดจุดตะเกียง เติมน้ำมันและพัสดุต่าง ๆ ตลอดจนเงินเดือนของเจ้าหน้าที่กระโจมไฟที่ได้สร้างไว้แล้วในสมัยนั้น การปฏิบัติหน้าที่ของกระโจมไฟนั้นมีการตรวจภาค คือการตรวจสภาพของกระโจมไฟ และการทำความสะอาดทุ่นเครื่องหมายที่ได้ทอดไว้ตามที่ต่าง ๆ การตรวจภาคมีปีละ 2 ครั้ง คือทางภาคตะวันออกไปทำการตรวจในเดือนกุมภาพันธ์ ทางภาคตะวันตกไปตรวจในเดือน กรกฎาคม ในโอกาสนี้ก็จัดส่งสิ่งของต่าง ๆ และจัดเงินเดือนที่จะเอาไปจ่ายในที่ต่าง ๆ อีกด้วย การส่งสิ่งของและเงินเดือนตามธรรมดาไปส่ง 2 หรือ 3 เดือนครั้งหนึ่ง แต่ที่กระโจมไฟเกาะจงซึ่งเป็นกระโจมไฟสำคัญและอยู่ไม่ไกลนัก มีการไปส่งเป็นประจำทุก ๆ เดือน หัวหน้ากองกระโจมไฟในสมัยก่อน ๆ คือ หลวงประดิษฐ์นาวา (จันทร์) พระวิศิษฐาร (สอน) และหลวงสัญญาจรลธิ (W. Nielsen) เป็นคนสุดท้าย

เนื่องจากกิจการเครื่องหมายทางเรือเป็นงานสำคัญ ซึ่งทางราชการจะต้องจัดทำประภาคาร และทุ่นเครื่องหมาย ทางเรือให้มีจำนวนมากยิ่งขึ้นตามแบบอย่างของสากล ในการนี้จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่และพาหนะทางเรือเป็นจำนวนมาก จึงจะพอแก่การ ทางราชการจึงเห็นว่าหากจะโอนกิจการนี้มอบให้กระทรวงทหารเรือรับไปดำเนินการก็จะเป็นการเหมาะสม ฉะนั้นในปี พ.ศ. 2462 จึงได้โอนกองกระโจมไฟจากกรมเจ้าท่าไปอยู่ในความดูแลของกระทรวงทหารเรือ ดังมีประกาศราชกิจจานุเบกษาดังนี้

“ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ”

โอนกระโจมไฟ และทุ่นไปรวมขึ้นทางกระทรวงทหารเรือ

มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ว่า ราชการกระโจมไฟแลทุ่นต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความรักษาแห่งกรมเจ้าท่ากระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทยเวลานี้มีส่วนมากซึ่งเกี่ยวเนื่องกับกิจการราชนาวี สมควรจะโอนการดูแลรักษากระโจมไฟและทุ่นเหล่านั้นไปขึ้นอยู่ทางกระทรวงทหารเรือ จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ซึ่งว่านี้จากกระทรวงนครบาลและกระทรวงมหาดไทยแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศมา ณ วันที่ 24 ธันวาคม พระพุทธศักราช 2462 เป็นปีที่ 10 ในรัชกาลปัจจุบันนี้”

ในขณะนั้นมีการโอนรับมอบกิจการนี้ กรมเจ้าท่าอยู่ในสังกัดกระทรวงนครบาล ส่วนประกาศทางภาคใต้ซึ่งอยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มาก ไม่เป็นการสะดวกที่จะให้ กรมเจ้าท่าควบคุมดูแลโดยตรง จึงได้มอบให้ทางฝ่ายมหาดไทยจัดการดูแลแทนประกาศทางภาคใต้ คือ ที่ปัตตานี และบริเวณภูเก็ตจึงเคยอยู่ในความดูแลของกระทรวงมหาดไทยมาก่อน

เมื่อได้โอนกิจการเครื่องหมายทางเรือให้แก่กระทรวงทหารเรือแล้ว ก็ได้มีการปรับปรุงราชการส่วนนี้ให้เจริญก้าวหน้า โดยจัดการสร้างประกาศและวางท่อนเครื่องหมายในตำบลต่าง ๆ ตามท่าเรือและบริเวณที่มีหินโสโครกหรือที่ตื้นที่อยู่ใกล้เคียงกับทางเรือเดินให้มีจำนวนมากขึ้น ในการสร้างประกาศก็ได้บอกบุญเรียผู้ที่มีจิตศรัทธาเพื่องานสาธารณประโยชน์ส่วนนี้ เพราะประกาศนั้นคือแสงสว่างที่ตั้งไว้ในที่ต่าง ๆ เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยแก่เรือทั้งหลายที่สัญจรไปมาในท้องทะเล หากไม่มีเครื่องหมายเป็นอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือแล้ว เรือลำใดไปประสบเคราะห์กรรมโดยแล่นไปชนฝั่งหรือหินโสโครกถึงแก่อัปปางลงแล้ว ชีวิตและทรัพย์สินสมบัติในเรือลำนั้นก็ย่อมจะต้องสูญเสียไป การบริจาคทุนทรัพย์ในการสร้างประกาศจึงถือว่าได้บุญได้กุศลในการช่วยเพื่อนมนุษย์ที่ทรมานหากินอยู่ในท้องทะเล แม้ชาวเรือเองเมื่อเดินเรือทางไกลหลายวันหลายคืน โดยไม่ได้เห็นฝั่ง เห็นต้นไม้และสิ่งใดเลย นอกจากน้ำกับฟ้า เมื่อได้เริ่มเห็นประกาศเข้าเมื่อใด ก็บังเกิดความปิติยินดีว่าแล่นเรือมาถึงที่นั่นที่นี้ด้วยความปลอดภัยแล้ว จึงมีผู้บริจาคทรัพย์เพื่อสร้างประกาศในระยะหลัง ๆ เป็นจำนวนพอสมควร และทางราชการก็ได้มอบแทนเกียรติคุณของท่านโดยให้ชื่อประกาศตามนามของท่านผู้บริจาคทรัพย์ นอกจากนี้ทางราชการก็ให้ชื่อประกาศตามนามของท่านที่ได้ทำคุณประโยชน์ให้แก่ราชการทหารเรือเป็นเกียรติแก่ท่านหรือพระองค์ท่านตลอดไป

รายชื่อประกาศที่ปรากฏมีอยู่ในเวลานี้ซึ่งควรนำมากล่าว ได้แก่ประกาศคารวชิรรุ่งโรจน์ (พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ) อยู่ที่เกาะแรด หน้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประกาศสยามเทวี (สมเด็จพระพันพรรษาอัยยิกาเจ้า) อยู่ที่หินขี้เสือใกล้แหลมพิทยา ประกาศพาหุรัตน์ (เจ้าฟ้าพาหุรัตน์มณีนมัย) อยู่ที่เกาะจวบ ประกาศโลมรังษี (พระองค์เจ้าหญิงโสมาวดี) อยู่ที่เกาะจุ่นใกล้แหลมพิทยา ประกาศอาภากร (พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์) อยู่ที่เกาะไผ่ ประกาศอัมภาวงศ์ (เจ้าฟ้าอัมภาวงศ์เดชาวุธ) อยู่ที่หินสัมปะยื้อ เกาะสีชัง ฯลฯ

อนึ่ง ในสมัยที่เจ้าท่าขึ้นในสังกัดกรมท่านั้น ทางราชการก็ได้เริ่มงานสำรวจแผนที่ทางทะเลเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือในอ่าวไทย ใน ปี พ.ศ. 2414 ทางราชการได้ว่าจ้างกัปตันลอฟตัส (Captain Alfred J. Loftus) ชนชาวอังกฤษมาปฏิบัติงานฝ่ายการแผนที่ทะเลเป็นระยะเวลานาน จนถึงปี พ.ศ. 2429 ท่านได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระนิเทศชลธี มีตำแหน่งเป็นเจ้ากรมเชอร์เวทางน้ำ สังกัดกรมท่ากลาง

งานสำรวจแผนที่ของท่านในเบื้องต้นก็คือการสำรวจแผนที่ในบริเวณท่าเรือ และในบริเวณที่ใช้เป็นเส้นทางเรือเดิน เพื่อจะได้ให้ฝ่ายเจ้าท่าวางท่อนเครื่องหมายทางเรือ ณ ตำบลที่สำคัญได้ถูกต้อง และถ้าได้ไปสำรวจพบที่ตื้นหรือหินโสโครก ณ ที่ใดก็ได้ออกประกาศ

ชาวเรือ(Notice to Mariners) ให้กับต้นและนายเรือทั้งหลายได้ทราบความปลอดภัยในการเดินเรือในบริเวณนั้น การทำแผนที่ทะเลในระยะแรกเริ่มนี้จะได้เฟื่องกล่าวไว้เป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหากหนึ่ง เครื่องหมายทางเรือในสมัยก่อน ๆ นั้น ได้เคยใช้ไม้เสาแก่นหุ้มสังกะสี 3 ต้น ปักลงไปในดินเป็นรูป 3 ขา ข้างบนสามเป็นตะกร้อแล้วทาสีขาวหรือแดงไว้เป็นที่สังเกต ประมาณปี พ.ศ. 2421 ทางราชการกรมท่าได้จัดสั่งท่อนเหล็กจากประเทศอังกฤษมาใช้เป็นเครื่องหมายทางเรือเป็นการถาวร

ส่วนการนำร่องนั้นได้ใช้ฝรั่งทำหน้าที่มาแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เหมือนกัน แต่ว่าเป็นนำร่องประเภทรับจ้างนำเรือเข้าออกจากท่ากรุงเทพฯ นำร่องเหล่านี้จะต้องผ่านการสอบความรู้และจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าเสียก่อน จึงจะเป็นการถูกต้องตามกฎหมาย ดังมีข้อความปรากฏในกฎหมายท้องน้ำซึ่งออกใช้เมื่อปี พ.ศ. 2400 นั้นแล้ว ต่อมาเข้าใจว่าเพื่อความสะดวกในการควบคุมนำร่องโดยใกล้ชิด เพราะนำร่องนั้นจะต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในการนำเรือเป็นอย่างดี และปฏิบัติหน้าที่ได้เรียบร้อย จึงได้มีการรวมทุนจัดตั้งกิจการนำร่องขึ้นให้เป็นหลักฐาน กิจการนี้ในระยะหลังเรียกว่า “แม่น้ำไหลอด” ทำการนำร่องระหว่างสันดอนกับท่าเรือกรุงเทพฯ

พวกนำร่องแต่ครั้งก่อน ๆ นั้นเป็นฝรั่งชาวต่างประเทศทั้งสิ้น นับตั้งแต่ได้มีการออกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 บังคับ นำร่องให้อยู่ในอำนาจของรัฐบาล เป็นการแรกเริ่มที่จะให้คนไทยทำหน้าที่นำร่องแทนฝรั่ง ใน ชั้นแรกได้จัดส่งนายทหารจากกองทัพเรือไปฝึกงานกับนำร่องฝรั่งที่เคยทำหน้าที่อยู่ก่อนแล้ว และทางราชการได้ว่าจ้างให้ทำงานต่อไป ทำนองนำร่องของรัฐบาล จนนายทหารเรือไทยมีความชำนาญและมีจำนวนเพียงพอ สามารถทำการได้ดีและได้รับความนิยม ตลอดจนความเชื่อถือจากเรือต่างประเทศเช่นเดียวกับนำร่องฝรั่งแล้ว ทางราชการก็ได้จัดจ้างฝรั่งที่ทำหน้าที่นำร่องเมื่อครบสัญญาแล้ว ดังนั้นพวกนำร่องที่เป็นฝรั่งก็หมดไปที่ละคนสองคน จนกระทั่งนำร่องทั้งหมดเป็นคนไทยทั้งสิ้น นำร่องที่เป็นคนไทยในระยะแรก ๆ ได้แก่ นาวาโท พระภารสมุทร (จุน หรือวริน นฤประภา) นาวาโท พระจรจบสมุทร (หนอ รัตนกุล) นาวาโท หลวงวุฒิวารัณ (วุฒิสุทธิบุตร) นาวาตรี หลวงเรืองเดชสาครชนธ์ (ดี โมนยะกุล) นาวาตรี หลวงวารัณชัย (เมฆเอโกบล) เรือเอก หลวงสิทธิศักดิ์สมุทรเชดต์ (การบุญ จารุจินดา) ฯลฯ ท่านเหล่านี้นับเป็นนำร่องไทยรุ่นแรกที่เข้าทำหน้าที่แทนฝรั่ง

กัปตันบุช หรือ พระยาวิสูตรสาครดิฐ เป็นชาวต่างประเทศที่รับราชการรัฐบาลไทยเป็นระยะเวลานานมากคนหนึ่ง โดยที่ท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการเป็นอย่างดี จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นถึงชั้นพระยา นอกจากท่านจะได้เป็นกำลังสำคัญของราชการในงานด้านเจ้าท่าในระยะแรกเริ่มแรกท่านก็ได้มีโอกาสรับใช้ใกล้ชิดจนเป็นที่โปรดปรานและไว้วางพระราชหฤทัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ท่านได้เคยตามเสด็จเมื่อคราวเสด็จประพาสสิงคโปร์และ ปี พ.ศ. 2413 และประพาสอินเดีย ปี พ.ศ. 2414 กับทั้งได้เคยเป็นผู้บังคับกองเรือพระที่นั่งเวลาเสด็จประพาสทางทะเลหลายคราว นับว่า

ทำเป็นข้าราชการฝรั่งที่อาวโสคนหนึ่งในสมัยก่อน นอกจากนี้ในวงการค้าท่านก็เคยได้เป็นผู้จัดการบริเวณบางกอกตึกคนแรก จนกระทั่งคนสมัยก่อนเรียกชื่อ อุบรัชบางกอกตึก ว่า อุพระยาวิสูตร บางคนยกย่องให้เกียรติท่านเป็นแอดมิราล เพราะเห็นว่าท่านเป็นกัปตันอาวโสมานานแล้วกระมัง แต่ข้าพเจ้ายังไม่เคยพบหลักฐานทางราชการว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เคยพระราชทานยศให้ท่านเป็นนายพลเรือ ความไว้วางพระราชหฤทัยของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ที่มีแก่พระยาวิสูตรสาครดิฐเพียงใดขอท่านได้โปรดอ่านลายพระราชหัตถเลขาฉบับหนึ่งที่มีถึงท่านในคราวเสด็จประพาสฝั่งทะเลตะวันออกจนถึงจันทบุรีโดยเรือพระที่นั่งเวสชาติรมี ดังมีข้อความต่อไปนี้

ถึงพระยาวิสูตรสาครดิฐ

ด้วยเรามีความวิตกด้วยเรือนฤเบนทร์บุตรที่ลูกเราไปนั้น ไม่มีใครเป็นนายเรือที่จะชำนาญในการเดินเรือ และที่จะรักษาเครื่องจักรให้เป็นที่น่าพอใจได้ เราขอให้พระยาวิสูตรลงในเรือลำนั้นบังคับการเป็นนายเรือไป อย่าให้มีเหตุการณ์ได้

15

13

จดหมายมา ณ วัน 1 ฯ 3 ค่ำ ปีมะโรง โทศก 1242

(วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2423)

(พระบรมนามาภิไธย) สยามมินทร์

และมีคำแปลเป็นภาษาอังกฤษกำกับไปด้วยตามหนังสือนี้

13 th. February 1881

My Dear Captain,

I am fell unsatisfied in the care of the yacht "Narubendputri" which conveyed my children where there is no experienced and trusted Commander to navigate and look after her with my full confidence. I, therefore, invite you to take the command of her in order that it may be prevented from any accident that will happen throughout the trip.

Your faithful friend,

(Manu Regia)

To Phya Visudh Sagaradith

ประวัติที่เกี่ยวกับกรมเจ้าท่าตามที่ได้อธิบายจากกรมเจ้าท่ามาแล้ว กล่าวโดยย่อได้ความว่า

พระยาวิสูตรสาครดิฐ⁽¹⁾ (กัปตันบุช) ได้เป็นเจ้าท่ามาตั้งแต่รัชกาลที่ 4 (เข้าใจว่าคงประมาณปี พ.ศ. 2396 ซึ่งเป็นปีที่โปรดเกล้าฯ ให้ไปจัดทำกระโจมไฟที่สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา) การรับราชการในตำแหน่งเจ้าท่าของท่านดำเนินตลอดไปด้วยดี จนเข้าเขตชราภาพ จึงได้ลาออกจากราชการรับพระราชทานบำนาญใน ปี พ.ศ. 2435 ทางราชการจึงได้แต่งตั้งให้ กัปตัน เจ.อาร์.วิล (J.R.Vil) ชาตินอร์แมนเป็นเจ้าท่าสืบต่อจากพระยาวิสูตรสาครดิฐ (กัปตันบุช) ปี พ.ศ. 2432 งานเจ้าท่าได้โอนจากกรมท่าไปขึ้นในสังกัดกรมโยธาธิการซึ่งได้ตั้งขึ้นใหม่

ปี พ.ศ. 2438 กัปตันวิล ถึงแก่กรรม ตำแหน่งเจ้าท่าก็ว่างไป แต่มีนายยอร์กเนเซน (Jorgensen) กัปตันวิล ถึงแก่กรรม ตำแหน่งเจ้าท่าก็ว่างไป แต่มีนายยอร์กเนเซน (Jorgensen) ชาตินอร์แมน ทำหน้าที่พนักงานตรวจท่าและเรือต่างประเทศที่เข้าออกในลำน้ำเจ้าพระยา ขุนพลมารคภิบาล มีตำแหน่งเป็นนายเวรท่า ดูแลกระโจมไฟและเครื่องหมายทางเรือ

ปี พ.ศ. 2439 ยกฐานะเจ้าท่าเป็นกรมเจ้าท่า แล้วโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมราชวงศ์ พิณ สนิทวงศ์ (พระยานาวาพลพยุหะ) เป็นเจ้ากรม หลวงอนุพันธ์ ดิฐการ (เทียนประทีปเสน) เป็นปลัดกรม

ปี พ.ศ. 2444 โปรดเกล้าฯ ให้หม่อมราชวงศ์ พิณ สนิทวงศ์ ซึ่งเลื่อนขึ้นเป็นหม่อมไผ่ชนัดเทพ ไปรับราชการที่กรมทหารเรือ จึงได้เลื่อนหลวงอนุพันธ์ ดิฐการ เป็นเจ้ากรม ภายหลังหลวงอนุพันธ์ดิฐการ ได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็น พระยาวิสูตรสาครดิฐ ในระยะนี้กรมเจ้าท่าย้ายจากกระทรวงโยธาธิการไปขึ้นกระทรวงนครบาล

ปี พ.ศ. 2458 พระยาวิสูตรสาครดิฐ (เทียน ประทีปเสน) ถึงแก่อนิจกรรม จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาจำเอนบดี (สาย โชติกเสถียร) ดำรงตำแหน่งอธิบดี กรมเจ้าท่า แล้วเปลี่ยนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิฐ

ปี พ.ศ. 2465 ทางราชการยุบกระทรวงนครบาลไปรวมอยู่กับกระทรวงมหาดไทย กรมเจ้าท่าก็ขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย

ปี พ.ศ. 2472 พระยาวิสูตรสาครดิฐ (สาย โชติกเสถียร) ออกจากราชการรับบำนาญ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ พระยาสาครวิสัย (หม่อมหลวงเป้า อิศรางกูร) เป็นเจ้ากรม

(1) พระยาวิสูตรสาครดิฐ ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2448

จดหมายบรรษัทกรรมพระนครบาล
กำหนดโครงการจัดอำเภอ ในกรุงเทพมหานคร

การปกครองแต่เดิม

1. ลักษณะการปกครองท้องที่ก่อนปี 116 เมื่อยังใช้วิธีจารีตนครบาล มีอำเภอกำนัน ร้อยแขวงตั้งขึ้นตามหลักกฎหมายเก่า ฯลฯ ว่าโดยเฉพาะกรุงเทพมหานครได้มีอำเภอร้อยแขวง มาตั้งแต่แรก สังกัดขึ้นอยู่ในที่ทั้งปวง เป็นต้น อำเภอจีน ขึ้นกรมท่าซ้าย อำเภอไทยขึ้นกรมเมือง มีศาลและสภาตุลาการตั้งพิจารณาบรรดคดีประจำกรม ฯลฯ ต่อมาราชการได้เปลี่ยนแปลง เป็นต้น เลิกการจารีตนครบาลจัดการรวมศาลทั้งหลาย ตั้งศาลสนามสถิตย์ยุติธรรม ฯลฯ

ออกพระราชบัญญัติลักษณะการปกครอง ร.ศ.116

ฝ่ายการปกครองท้องที่ได้ออกพระราชบัญญัติปกครองท้องที่ ร.ศ.116 ขึ้นเป็นระเบียบ จัดการปกครองท้องที่ทั่วไป รวบรวมหัวเมืองขึ้นเป็นมณฑลเทศาภิบาล ฯลฯ ว่าโดยเฉพาะ กรุงเทพฯ ได้รวบรวมหัวเมืองใกล้เคียงขึ้นเป็นมณฑลหนึ่งสังกัดขึ้นเสนาบดีกระทรวงนครบาล ได้ ประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดการปกครองท้องที่ มีอำเภอกำนันผู้ใหญ่บ้านตามพระราชบัญญัติ จัดการปกครองท้องที่ มีอำเภอกำนันผู้ใหญ่บ้านตามพระราชบัญญัตินั้น แต่เฉพาะอำเภอชั้นนอก (ดูประกาศลงวันที่ 12 มิถุนายน ร.ศ.116)

ในกรุงเทพฯ ชั้นในไม่ได้ใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครอง

ฝ่ายกรุงเทพฯ ชั้นในไม่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัตินั้น คงมีอำเภอดั้งที่ทำการอยู่ตาม บ้าน โดยมาก รวมทั้งสิ้น 49 แห่ง

หน้าที่ราชการอำเภอชั้นในที่คงมีอยู่ตามกฎหมาย ก็คือ การทำบริคนสัญญา เป็นต้น ทาษ (หมดแล้ว) ลูกจ้าง ภู การจำหน่ายแลขายฝากที่ดิน (เกษตรได้ออกโฉนดไปมากแล้ว การโอนก็ตก ไปทางโน้น) สัญญาอื่น ๆ เมื่อใครต้องการทำสัญญาก็ตามตัวอำเภอไป

ด้วยเหตุหน้าที่ราชการของอำเภอชั้นในในครั้งนั้นมีน้อยประโยชน์ได้ไม่เท่าเสีย กรม อำเภอด้วยความเห็นชอบของเสนาบดีกระทรวงนครบาล จึงได้ยกเลิกเสีย เมื่อปี ร.ศ.128 คงไว้ เพียง 7 อำเภอ

แหล่งที่มา : คัดจาก ร.6/1 กระทรวงนครบาล 9.1/66 จดหมายบรรษัทกำหนด โครงการจัดอำเภอชั้นใน (มี.ค.2459)

2. ข้าพเจ้าไม่ทราบความประสงค์ว่า เป็นเหตุใดจึงมิได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะการปกครองท้องที่เข้ามาในเขตรำเภอชั้นในในครั้งนั้น แต่พอจะเห็นได้ว่า เป็นพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวตั้งแต่รัชกาลก่อนมา ที่จะให้จัดการปกครองตามหลักแห่งพระราชบัญญัตินั้น ดังจะเห็นได้จากพระราชหัตถ์เลขที่ 37/1448 ลงวันที่ 10 มกราคม ร.ศ.124 มีมาด้วยเรื่องจับเหล่าเถื่อนในบ้านญวนสามเสน แลฉบับหมายเลขที่ 48/1005 ลงวันที่ 23 กันยายน ร.ศ.128 เรื่องเงินตั้งสมาคม แลจัดการปกครองเงินในกรุงเทพฯ ได้ทรงตกเดือน แลกล่าวถึงข้อบกพร่องซึ่งรัฐบาลยังหาได้กระทำ ทรงเร่งให้จัดเสีย

ลักษณะการปกครองชั้นนอกกับชั้นในต่างกัน

3. แทนที่จะให้เห็นลักษณะการปกครองกรุงเทพมหานครที่ยังต่างกันอยู่ ณ บัดนี้ เฉพาะอำเภอชั้นนอกแลชั้นใน ข้าพเจ้าขอคัดสำเนาหนังสือกราบบังคมทูลฉบับหมายเลขที่ 11/5288 ลงวันที่ 16 กันยายน พ.ศ.1458 เฉพาะข้อ (ค) ลงไว้โดยย่อต่อไปนี้

ลักษณะการปกครองในมณฑลกรุงเทพฯ มีวิธีราชการเป็น 2 อย่าง คือ

ท้องที่กรุงเทพฯ ชั้นนอกแลหัวเมือง (จังหวัด) ปกครองโดยพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ มีอำเภอ กำหนดผู้ใหญ่บ้าน เป็นผู้ปกครองท้องที่ตลอดถึงการปราบปรามโจรผู้ร้าย มีกองตระเวน (ตำรวจพระนครบาล) เป็นกำลัง เป็นกองตรวจตรา สมทบกัน นายอำเภอท้องที่มีหน้าที่ทำการได้สวนชั้นต้น แลส่งฟ้องต่อศาล คือ ในหัวเมืองส่งศาลเมือง (จังหวัด) ในกรุงเทพฯ ชั้นนอก 8 อำเภอ ส่งศาลโบรืสภาไต่สวนแลพิจารณา ถ้าคดีเกินอำนาจศาล โบรืสภา ฯ ส่งกรมอัยการฟ้องต่อศาลพระราชอาญาต่อไป ในการปกครองคงเป็นอย่างเดียวกันกับหัวเมือง (จังหวัด) ทั้งหลายในพระราชอาณาจักร ผิดกันแต่การกะเกณฑ์พลเมืองในกรุงเทพฯ ไม่มี

ฝ่ายอำเภอชั้นในยังหาได้วางระเบียบการปกครองมาแต่เดิม คงมีอำเภอไว้สำหรับทำสัญญาแลช่วยการภาษีอากรบางอย่างเท่านั้น ส่วนการปราบปรามโจรผู้ร้ายแลบรรณคดีทั้งปวง เป็นหน้าที่กองตระเวนคงจับแลนำส่งศาลโบรืสภาไต่สวน ส่งกรมอัยการฟ้องต่อศาลพระราชอาญา

ข้อติดขัดที่ยังประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ในอำเภอชั้นในไม่ได้ในทันใด ก็ด้วยเหตุว่าพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ฉบับเก่า ปี 116 เป็นการฟื้นฟูราชการได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขมาเป็นอันมาก จึงต้องรอพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่พระพุทธศักราช 2457 ซึ่งได้แก้ไขใหม่แล้ว แม้เช่นนั้นก็ดี ก็ต้องเลือกคัดบางข้อบางมาตรา ที่ควรจะใช้ได้สำหรับพระนครหลวง ไม่ใช่ทั้งหมด เช่น การเลือกตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น จะใช้ในพระนครหลวงเวลานี้หาลงกันได้สนิทไม่

กระทรวงนครบาลขอพระบรมราชานุญาตจัดอำเภอชั้นใน

ตามหลักเดิมซึ่งกระทรวงนครบาลได้กราบบังคมทูลพระกรุณา ในเรื่องที่จะจัดตั้งอำเภอชั้นใน 25 ตำบล รวมการปกครอง การทะเบียน การกะเกณฑ์พลเมือง การกะเกณฑ์พาหนะในเวลาจำเป็น การเก็บภาษีอากรเข้าสมทบกัน ตามที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้วนั้น ในเวลานี้ก็ได้เตรียมการจัดตั้งสำนักงานตามเขตรท้องที่ ๆ ได้ประกาศกำหนดไว้แล้วเมื่อคราวทำสามโนครวั พ.ศ.2452 นั้น เห็นด้วยเกล้าว่าสมควรจะประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะการปกครองบางมาตรา สำหรับใช้ในกรุงเทพมหานครได้แล้ว ขอพระราชทานทูลเกล้าฯ ถวายร่างประกาศ ฯลฯ

การเปลี่ยนแปลงราชการกรมพระนครบาล

4. ถัดไปนี้จะได้กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงราชการในกรมพระนครบาล เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2458 โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนแปลงการปกครองมณฑลกรุงเทพฯ แลประกาศจัดการปกครองท้องที่เข้ามาในเขตรชั้นในพระนคร ยกกรมทะเบียนไปสมทบแก่กรมพระนครบาล คือ

(ก) ขยายเขตรพระมหานครตอนทิศเหนือออกไปถึงคลอง 6 วาสายใต้ เมืองธัญบุรี ตัดข้ามทางรถไฟตรงสถานีดอนเมืองเป็นพรหมแดน ข้ามลำน้ำเจ้าพระยาไปตามเขตรเดิม ระหว่างเมืองนนทบุรีกับเมืองประทุมธานี

ทิศใต้ตลอดเขตรเมืองสมุทรปราการ คงปกครองอ่าวทเลตามเขตรเดิม แลเขตรอำนาจกฎหมาย

ทิศตะวันออกแลตะวันตก ถือตามเขตรเดิมของเมืองนนทบุรี แลเมืองสมุทรปราการต่อเขตรมณฑลนครไชยศรีแลมณฑลปราจีนบุรี

(ข) ยกเมืองประทุมธานีแลเมืองธัญบุรีไปเข้าสมทบมณฑลกรุงเทพฯ

(ค) กำหนดการปกครองในเขตรพระนครหลวงออกเป็น 6 จังหวัด คือ

แบ่งท้องที่กรุงเทพฯ ชั้นในเป็น 25 อำเภอ แลรวมอำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ แบ่งเป็น 2 จังหวัด คือ

รวมท้องที่ฝั่งตะวันออกลำน้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดหนึ่งเรียกว่า จังหวัดพระนคร

รวมท้องที่ฝั่งตะวันตกลำน้ำเจ้าพระยา เป็นจังหวัดหนึ่งเรียกว่า จังหวัดธนบุรี

แบ่งท้องที่ตอนเหนือตอนใต้ เป็น

จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดพระประแดง

จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดมินบุรี

เปลี่ยนนามกรมอำเภอเป็นกรมพระนครบาล มีนครบาลประจำจังหวัด ตามที่ได้พระราชทานพระกระแสไว้ ตรงตามภาษาอังกฤษว่า ()

ภาษาฝรั่งเศสว่า () แต่นครบาลจังหวัดพระนครกับจังหวัด
ธนบุรี คงรวมอยู่ในอธิบดีกรมพระนครบาล มีประกาศกระแสพระบรมราชโองการดังต่อไปนี้
ประกาศให้ใช้พระราชบัญญัติลักษณะการปกครองท้องที่ในเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน ลงวันที่
18 กันยายน พ.ศ.2458

ประกาศแบ่งท้องที่อำเภอชั้นในออกเป็น 25 อำเภอ ลงวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศขยายเขตกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศกำหนดเขตท้องที่การปกครองกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม

พ.ศ.2458

ประกาศตั้งนครบาลจังหวัดในกรุงเทพฯ ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศเปลี่ยนแปลงนามกรมอำเภอเป็นกรมพระนครบาล ตั้งพระยาเพชรปาศเป็น
อธิบดีกรมพระนครบาล ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2458

ยุกกรมทะเบียนไปสมทบกรมพระนครบาล พระบรมราชานุญาตที่
ลงวันที่

หน้าที่ราชการกรมพระนครบาล

5. จำแนกหน้าที่ราชการกรมพระนครบาลโดยย่อดังต่อไปนี้คือ

(ก) การปกครองในท้องที่กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติลักษณะการ
ปกครอง

(ข) สำนโนครัวแลจดทะเบียนคนเกิดคนตาย คนเข้าคนออก ตามพระราชบัญญัติ
จดทะเบียนคนในพระราชอาณาจักร ร.ศ.128 (พ.ศ.2452)

(ค) การกะเกณฑ์พลเมืองเข้ารับราชการทหารตามพระราชบัญญัติลักษณะเกณฑ์
ทหาร ร.ศ.124 (พ.ศ. 2448)

(ฆ) การจดทะเบียนรถทั้งปวงในพระนคร

(ง) การอนุญาตอาวุธปืนในอำเภอชั้นนอก

(จ) ทำทะเบียนนามสกุล

(ฉ) การเก็บภาษีอากรในจังหวัดพระนครแลธนบุรี

(ช) การป้องกันโรคในศาลชั้นต้น ในเขตอำเภอชั้นนอก

เหล่านี้รวมอยู่ในหน้าที่กรมพระนครบาล

ในการบังคับบัญชาราชการตามปรกติการ มีกำหนดอำนาจหน้าที่อยู่ในพระราชบัญญัติ
นั้น ๆ สำหรับผู้ปกครองทุกชั้นมีนายอำเภอ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาการอำเภอแลนครบาล จังหวัด
บังคับบัญชาการจังหวัด เป็นต้น

หลักการปกครองกรุงเทพฯ ชั้นใน

6. ต่อไปนี้จะกล่าวถึงหลักการปกครองในอำเภอชั้นใน อันเป็นความปรารถนาของรัฐบาล เมื่อได้จัดตั้งอำเภอวางการปกครองครบถ้วนแล้ว อำเภอจะมีหน้าที่ปฏิบัติราชการ กล่าวโดยย่อ คือ

(1) ที่จะจัดแบ่งท้องที่การปกครองให้เป็นระเบียบ หลักฐานในราชการ วางการบังคับบัญชาราชการ ตั้งหัวหน้าตำบล ฯลฯ เป็นต้น ขึ้นไว้ให้พอเหมาะ ให้เป็นที่คุ้นเคยของพลเมือง รู้จักลักษณะการปกครองของรัฐบาลอันเป็นทางนำมาแห่งความสดวกที่จะบังคับบัญชาพอเมืองอย่างหนึ่ง ให้ในราชการได้ดูแลลงไปทั่วถึงอีกอย่างหนึ่ง ในเวลานี้รัฐบาลได้แต่อาศัย ตำรวจ พระนครบาล อันมีหน้าที่ในการปราบปรามโจรผู้ร้ายเท่านั้น ไม่สามารถจะกระทำการเหล่านี้ให้ตลอดได้

หมายเหตุ หลักเรื่องตั้งหัวหน้าตำบล แลกำหนดอำนาจหน้าที่หัวหน้าตำบล ยกไว้พิจารณาเมื่อได้จัดการอย่างอื่นครบถ้วนแล้ว

(2) เมื่อได้มีการปกครองเช่นนี้แล้ว การที่รัฐบาลจะประกาศข้อราชการอันใดแก่พลเมืองก็ดี จะสืบสวนกิจสุขทุกข์ของพลเมืองก็ดี ตลอดถึงการที่จะสืบสังเกตหรือสดับรับฟังความประพฤติดของพลเมืองก็ดี ก็จะเป็นความสดวกแก่รัฐบาลขึ้น ซึ่งบัดนี้ การเหล่านี้ก็ยังไม่ครบพร้อมอยู่ทั้งนั้น

(3) ในการที่จะร้องเรียนอีกอย่างหนึ่ง เพื่อขอความจัดแจงช่วยเหลือจากรัฐบาล เมื่อได้มีผู้ปกครองสมควรแลได้จัดแจงพลเมืองรู้จักหน้าที่การปกครองแล้ว การเหล่านั้นก็จะเป็นไปโดยทางการปกครองของรัฐบาล ในเวลานี้จะเห็นได้อยู่ทั่วไป ว่าการเหล่านี้ได้เป็นไปโดยทางคณะแลมูลนายต่างหาก ในที่สุดก็คือหนังสือพิมพ์ นี่ก็เป็นข้อหนึ่งซึ่งถ้าพิจารณาให้เลียดสักหน่อยแล้วก็จะเห็นได้ว่าเป็นข้อบกพร่องอยู่ข้อหนึ่ง ซึ่งควรจะจัด การทั้งนี้รวมอยู่ในหน้าที่อำเภอ ผู้มีหน้าที่ในการปกครอง

(4) ในการเก็บเงินผลประโยชน์แผ่นดินในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ยกมารวมอยู่ในหน้าที่ความบังคับบัญชาของกรมพระนครบาล เมื่อได้วางการปกครองตามระเบียบใหม่แล้ว ในการเรียกเก็บก็จะเป็นการสดวกแลทั่วถึงยิ่งขึ้น เพราะว่าเมื่อได้มีระเบียบการปกครอง พลเมืองรู้จักการบังคับบัญชาของผู้ปกครองโดยตรงเสียแล้ว การกระทำก็ต้องย่อมเป็นการสดวกตามกัน

ข้อที่จะเห็นได้ง่ายในเวลานี้ เจ้าพนักงานที่ไปเก็บเงินบางประเภทนั้น ได้เคยถูกกลับมาเพราะเขาไม่เชื่อ ไม่รู้จัก หรือไม่อยากจะรู้จักเนื่อง ๆ ในที่สุดนี้จึงต้องให้มีกองตระเวนเป็นธงเดินนำไป หรือขอออกหมายบังคับไปนับด้วยร้อย ๆ

(5) เหตุอีกอย่างหนึ่งซึ่งคนทั้งหลายย่อมเป็นที่รังเกียจกันอยู่มาก ในการตรวจเก็บเงินค่าราชการ แลเพราะเหตุที่รัฐบาลไม่มีบาญชีแน่นอน ก็จึงต้องคอย เทียวตรวจจับตามถนน ซึ่งถ้าจะว่าตามทางการแล้ว ก็ไม่เป็นการสมควรอย่างยิ่ง ควรอยู่หรือที่เจ้าพนักงานจะคอยเที่ยวยึดคนเดินทางถามว่า ท่านเสียเงินสรวัยแล้วหรือยัง ดูเป็นการน่าทุเรศเกินนัก เมื่อรัฐบาลได้จัด

อำเภอขึ้นแล้ว ได้กำหนดที่จะวางระบบการทำทะเบียนชายฉกรรจ์เสียใหม่ อันเนื่องถึงการเรียก
คนเข้ารับราชการทหารด้วยนั้น แล้วก็จะเลิกการตรวจด้วยวิธีนี้เสียได้

(6) ประโยชน์สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ นายอำเภอมีอำนาจที่จะเปรียบเทียบคดีเล็กน้อยในหน้าที่ผู้ปกครองเพื่อเป็นความสะดวกแก่หมู่ชน ซึ่งจะไม่ต้องเสียเวลาทำมาหากิน จะเสร็จกัน
เสียได้ในทันที โดยไม่ต้องไปศาลก็จะได้แล้วกันเสีย เรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่นนี้ นับด้วยร้อยด้วย
พัน ถ้าจัดการนี้ได้ดังประสงค์ การในหน้าที่ศาลโบรืสภาก็จะเบาขึ้นอีกเป็นอันมาก (พระราช
บัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ มาตรา 108)

(7) ลักษณะการศึกษาขั้นต้นของทวยราษฎร์ เป็นต้น การที่จะแนะนำเด็กให้เข้าเล่า
เรียน แลช่วยเหลือการโรงเรียนอย่างอื่น ๆ การทั้งนี้ก็เป็นหน้าที่อำเภอ (พระราชบัญญัติลักษณ
ปกครองมาตรา 124-125-126 พระราชหัตถ์เลขาที่ 17/337)

(8) การบังคับเรียกเกณฑ์พลเมืองที่ฉกรรจ์ให้เข้าเป็นทหาร การตรวจสอบทะเบียน
แลสำรวจทะเบียนให้คงดี ให้ใช้ราชการได้จริง การสอบสวนหรือไต่สวนชั้นต้น ช้อยกเว้นตาม
กฎหมาย การสืบสวนแลติดตามพลเมืองแลทหารหนี ซึ่งเป็นข้อบกพร่องส่วนใหญ่ของการ
ทะเบียนอยู่ในเวลานี้เป็นอันมากนั้น ก็จะแก้ไขได้เมื่อได้จัดอำเภอขึ้นครบถ้วนแล้ว

(9) ตามความดำริที่ว่า จะแก้ไขการทำทะเบียนชายฉกรรจ์เสียใหม่ ด้วยวิธีที่จะออก
กฎหมายให้มาขึ้นทะเบียนการนี้จะรวมอยู่ในความรับผิดชอบของอำเภอ

(10) การจดทะเบียนคนเกิดคนตายคนย้ายท้องที่จะได้มีการตรวจตราให้ได้
ทะเบียนแน่นอนขึ้น

(11) การตรวจโรคภัยไข้เจ็บ หรือตรวจทุกข์สุขของหมู่ตำบล ตลอดถึงคนพาลก็จะ
ถี่ถ้วนขึ้น

(12) การที่กำลังจัดอยู่ เช่น เรื่องจดทะเบียน อาวุธปืน การจดทะเบียนนามสกุล
ซึ่งยังไม่ลงรูปเรียบร้อยนั้น ได้เป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้น

(13) แลความดำริห์การภายในไม่ช้า เป็นต้น ตามความดำริห์ของกระทรวง
พระคลังฯ เรื่องจดทะเบียนคนติดฝิ่น จดหมายเรื่องการจดทะเบียนการแต่งงาน การเหล่านี้ก็ดู
เหมือนจะต้องอยู่ในหน้าที่อำเภอ

(14) แลยังมีการจุกจิกเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่นการปกครองรักษาที่สาธารณะชนทั้ง
ปวงในท้องถิ่น เป็นต้น จึงเป็นการจำเป็นต้องจัดตั้งฐานะแลกำลัง คือ การจัดตั้งอำเภอ
ผู้ปกครองท้องถิ่นขึ้นให้พอสมควรแก่การงานในชั้นต้น อันเป็นความปรารถนาของรัฐบาล

เริ่มลงมือจัดอำเภอขึ้นใน

7. ถึงแม้จะได้ประกาศจัดการปกครองอำเภอขึ้นในมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2458
แล้วก็ดี แต่กรมพระนครบาลยังหาได้ลงมือจัดการอย่างใด นอกจากจะได้เตรียมการบาง
อย่างที่สามารถจะทำได้ ไว้คอยเปลี่ยนแปลงกรมพระนครบาล ซึ่งกระทรวงพระคลังมหา

สมบัติจะต้องพิจารณาแล้วแล้นำความขึ้นกราบบังคมทูลของพระราชทานพระบรมราชานุญาต
ก่อน

กรมพระนครบาลพึงได้รับพระบรมราชานุญาตขบเปลี่ยนแปลงเมื่อเดือนพฤศจิกายน
พ.ศ.2459 นี้ และได้ลงมือจัดการวางระเบียบการ ออกประกาศเปิดที่ว่าการอำเภอ รวมทั้งได้เปิด
แล้ว 24 แห่ง

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 1 ลงวันที่ 31 พฤศจิกายน พ.ศ.2459

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 2 ลงวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2459

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 3 ลงวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2460

หลักการที่จะกระทำในขั้นต้น

8. เป็นการสมควรที่จะต้องพิจารณาข้อบกพร่องทั้งหลาย ในระยะเวลาราชการที่ได้
ดำเนินล่วงพ้นมาแล้ว เหตุฉนั้น จึงได้ดำริห์ที่จะแก้ไข เพิ่มเติมราชการบางอย่างในแผนกนี้เสีย
ใหม่ คือ

ในหมวดท่าทะเลเบียนคนในพระราชอาณาจักร

(ก) ออกกฎเสนาบดีว่าด้วยการสำโนครัวกรุงเทพมหานครใหม่ เพราะว่าแต่เดิมเมื่อยัง
ไม่ได้ขยายเขตร์กรุงเทพมหานคร แลออกประกาศจัดการอำเภอขึ้นใน การทำสำโนครัวแยก
เป็น 2 วิธี อยู่ในเขตรชั้นนอกเป็นหน้าที่กรมการอำเภอสำรวจแล้วแลออกตรวจสอบแก้ไขทุก 7 ปี
ในเขตรชั้นในกรุงเทพฯ ได้โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งต้นการสำรวจ เมื่อ ร.ศ.128 (พ.ศ.2452) เป็น
ครั้งแรก ได้ใช้เป็นหลักการเรียกเกณฑ์คนเข้ารับราชการทหาร แลการคำนวณ การเก็บเงินภาษี
อากร ตั้งแต่นั้นมา ตามที่ได้กำหนดไว้แต่เดิม 5 ปีจะทำการสำรวจใหม่ แต่ตามระยะเวลาราช
การได้ดำเนินเปลี่ยนแปลงเป็นลำดับมา ปรากฏความคลาดเคลื่อนแลบกพร่องด้วยวิธีการ
จำนวนผู้คนพลเมืองก็คลาดเคลื่อนไป ซึ่งสมควรจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงเสียใหม่ และให้ใช้ได้เป็น
ระเบียบเดียวกันตลอดทุกจังหวัดในกรุงเทพมหานคร กฎฉบับนี้ได้ร่างขึ้นแล้ว ส่งไปขอให้
กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(ข) กฎเสนาบดีว่าด้วยการจดทะเบียนคนเกิดคนตาย ตามที่ได้ประกาศจัดการมาแล้วแต่
เพียงในเขตรชั้นในเท่านั้น ยังหาได้ประกาศจัดการตลอดทั่วถึงจังหวัดชั้นนอกไม่ แลอีกประการ
หนึ่งตามระยะเวลาที่ได้กระทำมาแล้ว ปรากฏข้อบกพร่องอยู่บ้าง ได้ร่างแก้ไขให้ใช้ได้ตลอดทุก
จังหวัดกรุงเทพมหานคร ได้ส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่เหมือนกัน

(ค) กฎเสนาบดีว่าด้วยคนย้ายในท้องที่ ซึ่งเป็นการจำเป็นจะต้องกวตขันให้ยิ่งขึ้น เท่าที่
มีอยู่ในกฎเสนาบดีเดิม ไม่เป็นการเพียงพอแก่ราชการ จึงได้แก้ไขขึ้นใหม่ แลได้นำไปกราบทูล
ปฤกษา สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ ทรงตรวจตราแก้ไขแล้ว
และได้รวมส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(พ) กฎเสนาบดีว่าด้วยป่าช้าแลนายป่าช้า เมื่อได้ออกกฎจัดการจดทะเบียนคนเกิดคนตายแล้ว ควรจะจัดการป่าช้ากำหนดที่ฝังศพ เผาศพแลจัดการในเรื่องศพคนอนาถาไปเสียพร้อมกัน แลได้นำไปกราบทูลปรึกษาสมเด็จพระมหาสมณะ ทรงเห็นชอบด้วยแล้ว เวลานี้กระทรวงยุติธรรมกำลังตรวจอยู่

ในหมวดจดทะเบียนรถ

(ก) สมควรจะออกพระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับ 1 บังคับการจดทะเบียนบรรดารถส่วนตัวแลบรรดาล้อเลื่อนทั้งหลาย ซึ่งใช้อยู่ในจังหวัดนครทั่วไป แต่ยังหาได้มีกฎหมายบังคับการจดทะเบียนนั้นให้มาจดทะเบียนให้เป็นระเบียบทั่วไป พระราชบัญญัตินี้ก็ได้ร่างขึ้นแล้วส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(ข) เป็นการจำเป็นจะต้องประกาศเพิ่มเติมแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ.128 แลออกกฎเสนาบดีบังคับให้บรรดารถยนต์ต้องมาจดทะเบียนทุกปี แลแก้ระเบียบการบางอย่างสำหรับบังคับบัญชาการในพระราชบัญญัตินี้ แลได้ร่างขึ้นแล้ว รวมส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมเสร็จจะได้นำความขึ้นกราบบังคมทูลขอรับพระราชทานออกประกาศจัดการต่อไป

กรมพระนครบาล

วันที่ 13 มีนาคม พระพุทธศักราช 2459

เรื่อง พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ประกาศทราบทั่วกันว่าลักษณะปกครองท้องที่คือแบบแผนการที่จะจัดอำเภอกำหนดรักษาการตามท้องที่ทั้งปวงนั้น เป็นกำลังสำคัญอย่างหนึ่ง ในการปกครองบ้านเมือง เพราะเป็นต้นเค้าของการที่จะรักษาความปรกติเรียบร้อยในพื้นที่บ้านพื้นเมือง ตลอดจนการที่จะตรวจตรากิจสุขทุกข์ของอาณาประชาราษฎร์ และที่จะรักษาอำนาจพระราชกำหนดกฎหมาย อนึ่งลักษณะปกครองท้องที่นี้ก็ได้มีแบบแผนในพระราชกำหนดกฎหมาย และเป็นประเพณีมีสืบมาแต่โบราณ แต่อาไศรย์เหตุที่ราชการบ้านเมืองทุกวันนี้ได้เปลี่ยนแปลงมา ในทางเจริญโดยลำดับ จำต้องแก้ไขลักษณะปกครองท้องที่ให้ทันกับความเจริญของบ้านเมืองจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราไว้เป็นพระราชบัญญัติสืบไปดังนี้ คือ

หมวดที่ 1

ว่าด้วยนามและการที่ใช้
แลรักษาพระราชบัญญัติ

นามพระราชบัญญัติ

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่
รัตนโกสินทร ศก 116

ใช้พระราชบัญญัติ

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้ในหัวเมืองทั่วทุกมณฑลเทศาภิบาล

เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย

เป็นผู้รักษาพระราชบัญญัติ

มาตรา 3 ให้เสนาบดี กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รักษาการให้เป็นไป ตามพระราชบัญญัติ

เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย

แลข้าหลวงเทศาภิบาลมีอำนาจที่จะตั้งกฎสำหรับพนักงาน

มาตรา 4 ให้เสนาบดี กระทรวงมหาดไทยแลข้าหลวงเทศาภิบาล เมื่อได้รับอนุมัติของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย แล้วมีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับเจ้าพนักงานผู้กระทำการตามพระราชบัญญัตินี้ได้ตามสมควร เพื่อให้ปฏิบัติราชการ ในหน้าที่ตามพระราชบัญญัติให้เรียบร้อยแลสะดวกขึ้น หรือเพื่อจะแก้ไขความขัดข้อง โดยเหตุที่ภูมิประเทศหรือลักษณะการในท้องที่ต่างกันนั้น

กำหนดเขตที่

มาตรา 5 ในการที่จะกำหนด เขตหมู่บ้านแลตำบลทั้งปวง ในหัวเมืองใดให้ผู้ว่าราชการเมืองนั้น เมื่อได้อนุมัติของข้าหลวงเทศาภิบาลแล้ว มีอำนาจที่จะกำหนดได้แลการที่จะกำหนดเขตอำเภอ นั้น ก็ให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมีอำนาจที่จะกำหนดได้เมื่อได้รับอนุมัติของเสนาบดี กระทรวงมหาดไทยแล้วนั้น

ยกเลิกกฎหมายเก่า

มาตรา 6 บรรดาพระราชกำหนดกฎหมายแต่ก่อนบทใดข้อความขัดกับ พระราชบัญญัตินี้ให้ยกเลิกกฎหมายบทนั้น ตั้งแต่วันที่ได้ใช้พระราชบัญญัตินี้ไป

หมวดที่ 2

ว่าด้วยอธิบายศัพท์
ที่ใช้ในพระราชบัญญัติ

อธิบายศัพท์

มาตรา 7 ศัพท์ว่า บ้าน แลเจ้าบ้านซึ่งกล่าวในพระราชบัญญัติ หมวดที่ 3 มาตรา 8 แล มาตรา 9 นั้น ให้พึงเข้าใจความอธิบายดังนี้ คือ

บ้าน

ข้อ 3 ศัพท์ว่า บ้าน นั้น หมายความว่า เรือนหลังเดียวก็ตาม หลายหลังก็ตาม ซึ่งอยู่ในเขตที่มีเจ้าของ ที่เป็นอิสระส่วน 1 นับในพระราชบัญญัตินี้ ว่าบ้าน 1 แลแพหรือเรือสำ ซึ่งจอดประจำอยู่ที่ใด ถ้ามีเจ้าของครอบครอง เป็นอิสระต่างหากหลัง 1 ลำ 1 หรือหมู่ 3 ในเจ้าของคน 1 นั้น ก็นับว่าบ้าน 1 เหมือนกัน

เจ้าบ้าน

ข้อ 2 ศัพท์ว่าเจ้าบ้านนั้น หมายความว่า ผู้เป็นเจ้าของบ้าน เช่นว่ามาในข้อก่อนหรือถ้า เจ้าของบ้าน ไปตั้งภูมิลำเนาอยู่ที่อื่นผู้แทนตัวซึ่งครอบครองบ้านนั้น โดยอาศัยอยู่ก็ตาม หรือเช่าอยู่ก็ตามย่อมนับในพระราชบัญญัตินี้ว่า เป็นเจ้าบ้านเหมือนกัน

หมวดที่ 3
ว่าด้วยลักษณะปกครองหมู่บ้าน

กำหนดหมู่บ้าน

มาตรา 8 บ้านหมู่ 1 จำนวนเจ้าบ้านราว 10 บ้าน หรือราษฎรชายหญิงประมาณ 100 คน ให้จัดเป็นหมู่บ้าน 1

เลือกผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 9 ในหมู่บ้าน 1 ให้ราษฎรชายหญิงซึ่งตั้งบ้านเรือน หรือจอดเรือแพประจำอยู่ในหมู่บ้านนั้น ประชุมกันเลือกเจ้าบ้านผู้เป็นที่นับถือ ของคนเป็นผู้ใหญ่บ้าน คน 1 แลการที่เลือกผู้ใหญ่บ้านนี้คือ

นายอำเภอเป็นประธานในการเลือก

ข้อ 1 ให้นายอำเภอ ซึ่งได้ว่ากล่าวท้องที่นั้นเป็นประธาน พร้อมด้วยกำนันแลผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลนั้นให้เลือกเป็นการเปิดเผยหรือการลับก็ได้

ข้อ 2 การเลือกนี้ เจ้าพนักงานซึ่งได้รับอำนาจอำนวยการจะได้ตามความเห็นราษฎรให้พร้อมกันเลือก โดยเปิดเผยก็ได้หรือเมื่อเห็นว่าที่เลือก โดยเปิดเผยจะไม่คล่องใจราษฎรผู้เลือก จะให้มาบอกโดยเจียบ ๆ แต่ที่ละคนมิให้เพื่อนบ้านรู้ว่าเลือกผู้ใดก็ได้

ผู้ได้รับเลือกมากได้เป็นผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 3 ถ้าราษฎร ไม่พร้อมใจกันเลือกผู้หนึ่งผู้ใดไซ้ ให้เจ้าบ้านคนที่ราษฎรมากด้วยกันเลือกได้เป็นผู้ใหญ่บ้าน

ผู้ใหญ่บ้านไปรับหมายตั้งที่เมือง

ข้อ 4 เมื่อราษฎรได้เลือกผู้ใดให้เป็นผู้ใหญ่บ้าน ก็ให้นายอำเภอพาตัวผู้นั้นเข้าไปยังที่ว่าการเมือง เพื่อได้รับหมายตั้งจากผู้ว่าราชการเมือง

วุฒิผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 10 ผู้ที่ต้องเลือกเป็นผู้ใหญ่บ้านนั้นจะต้องเป็นชายมีอายุ ไม่ต่ำกว่า 21 ปี อย่างหนึ่งต้องเป็นคนในบังคับพระราชกำหนดกฎหมายอย่างหนึ่ง แลมิใช่เป็นทหารที่ยังอยู่ในหน้าที่รับราชการ ประจำอย่างหนึ่งถ้าราษฎรเลือกผู้ใหญ่บ้านถูก ผู้ต้องข้อห้ามอย่างใด จะให้เลือกใหม่ก็ได้ แต่ถ้าต้องเลือกใหม่เช่นนี้ นายอำเภอต้องแจ้งความต่อผู้ว่าราชการเมือง ให้ทราบเหตุผลจะทุกราย

ตั้งผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 11 ราษฎรเลือกผู้ใดเป็นผู้ใหญ่บ้านแล้วให้มอบใบอนุญาตสำมะโนครัว ในหมู่บ้านนั้นให้ผู้ใหญ่บ้านรักษาไว้ และให้ผู้ว่าราชการเมืองทำหมายตั้งผู้นั้น เป็นผู้ใหญ่บ้านแลชี้แจงหน้าที่ และอำนาจของผู้ใหญ่บ้านให้เข้าใจจนทุกประการ

หน้าที่ผู้ใหญ่บ้านรักษาความเรียบร้อย

มาตรา 12 หน้าที่ของผู้ใหญ่บ้านนั้นดังนี้ คือ

ข้อ 1 ให้ตั้งใจรักษา ความสุขสำราญของราษฎร ซึ่งเป็นลูกบ้านแลช่วยป้องกันความทุกข์ไทยของลูกบ้าน โดยเติมกำลังแลปลูกษาหรือกำนัน แลเพื่อนผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น ในธุระแลการต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นในหมู่บ้านนั้น แลช่วยกันจัดไปตามสมควร

บอกเหตุการณ์ต่อกำนัน

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน รู้เห็นเหตุการณ์แปลกปลาดอันใดเกิดขึ้น ต้องรีบนำความแจ้งต่อกำนันให้ทราบ

ปราบปรามคนพาล

ข้อ 3 ลูกบ้านคนใด ประพฤติชั่วร้ายให้เป็นทุกข์โทษไทย แก่ผู้อื่นโดยมิเป็นธรรมให้เรียกตัวมาว่ากล่าว สั่งสอนตามควรถ้าไม่ฟังให้จับตัวส่งกำนัน

ตรวจคนจร

ข้อ 4 ให้คอยตรวจตราคนจร ซึ่งไปมาอาไศรย์ในหมู่บ้านนั้น แลคอยได้สวนลูกบ้านซึ่งคบค้าคนจร ถ้าเห็นแปลกปลาดเป็นที่สงสัยว่าจะเปนโจรผู้ร้าย ให้จับตัวส่งกำนัน

ตรวจเหตุร้าย

ข้อ 5 ถ้าลูกบ้านรับซื้อ หรือรับจำนำของแปลกปลาด หรือมีบาดแผลหรือฟกช้ำหรือตายโดยปัจจุบันอันควรสงสัย ว่าจะคบโจรผู้ร้ายกระทำโจรกรรม หรือเพราะผู้อื่นกระทำเอาโดยทุจริต ให้สืบสวนไล่เลียงให้รู้เหตุผลแล้วแจ้งต่อกำนันโดยเร็ว

ทำสำมะโนครัว

ข้อ 6 ให้รักษาใบอนุญาต สำมะโนครัวแลคอยแก้ไขให้ลูก ตามจำนวนคนที่มียู่หรือที่จะไปอยู่ที่อื่น หรือมาอยู่จากที่อื่นหรือเกิดตายในหมู่บ้านนั้น

จับโจรแลดับไฟ

ข้อ 7 ถ้าเกิดโจรผู้ร้าย หรือไฟไหม้หมู่บ้านนั้น หรือที่ใกล้เคียงกันให้เรียกลูกบ้านช่วยกัน ต่อสู้ติดตามจับโจรผู้ร้ายแลช่วยกันดับไฟ โดยเติมกำลัง

ให้มีเครื่องสัญญาเรียกลูกบ้าน

ข้อ 8 ในหมู่บ้าน 1 ให้ผู้ใหญ่บ้านจัดหาเครื่องที่มีเสียงดัง เช่นกับฆ้องกลองเกราะ เป็นต้น ไว้ที่บ้านผู้ใหญ่บ้านสำหรับใช้เป็นเครื่องสัญญา ติเรียกลูกบ้านมาพร้อมกันช่วยต่อสู้จับโจรผู้ร้าย หรือ

ช่วยดับเพลิงในเวลามีเหตุเกิดขึ้น ลักษณะสัญญาเรียกลูกบ้านเช่นนี้ ให้ผู้ใหญ่บ้านนัดแนะชี้แจงแก่ลูกบ้านให้เข้าใจกัน

โทษลูกบ้านไม่ช่วยจับโจรและดับไฟ

มาตรา 13 ถ้าเหตุดังว่ามา ในข้อก่อนเกิดขึ้นในหมู่บ้าน ผู้ใหญ่บ้านตีสัญญาเรียกลูกบ้านลูกบ้านคนใดขัดขืนไม่มาช่วยตามสัญญา มีความผิด ต้องระวางโทษสถาน 1 ให้จำไว้ ไม่เกินกว่าเดือน 1 สถาน 1 ปรับเป็นเงิน ไม่เกินกว่า 160 บาท สถาน 1 ให้จำแลปรับด้วย ให้ผู้ใหญ่บ้านเอาตัวลูกบ้านคนนั้น มอบกำนันพาไปส่งนายอำเภอไต่สวน ถ้าได้หลักฐานให้นายอำเภอขอต่อศาล ให้ปรับไหมลงโทษลูกบ้านผู้กระทำผิด ตามโทษานุโทษ

โทษลูกบ้านละเมิดผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 14 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน บังคับบัญชาราชการตามหน้าที่ แลลูกบ้านคนใดขัดขืนไม่กระทำตาม หรือพ่อหลวงอำพรางให้ผู้ใหญ่บ้าน ลูกบ้านคนนั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับเป็นเงิน ไม่เกิน 20 บาท สถาน 1 จำขังไว้ไม่เกินเดือน 1 สถาน 1 หรือปรับแลจำด้วยทั้ง 2 สถาน ให้ผู้ใหญ่บ้านจับตัวมอบกำนันพาไปส่งนายอำเภอ เมื่อนายอำเภอไต่สวนได้หลักฐาน ให้ขอต่อศาลให้ปรับไหมลงโทษแก่ผู้ทำผิดตามโทษานุโทษ

โทษผู้ใหญ่บ้านละเมิดหน้าที่

มาตรา 15 ถ้าผู้ใหญ่บ้านละเมิดหน้าที่เหล่านี้ประการใด โทษไหมถาน ละเมิดตามบรรดาศักดิ์ คักดินา 300 ไร่ ไหมลาหนึ่งเป็นเงินไม่เกินกว่า 33 บาท ตามความผิดแลเหตุผลยกไว้เป็นพิไนยหลวง แต่ถ้าความผิดที่กระทำนั้นต้องระวางโทษ ตามพระราชกำหนดกฎหมายเกินถานละเมิดขึ้นไป ต้องรับพระราชอาญาตามโทษานุโทษ ในกระทงที่หนักนั้น

เหตุที่ผู้ใหญ่บ้านต้องออก

มาตรา 16 ถ้าหากว่า ผู้ใหญ่บ้านคนใดไม่สมควรอยู่ในตำแหน่งด้วยเหตุดังว่าต่อไปนี้
ใดใดคือ

เพราะไปอยู่ที่อื่น

ข้อ 1 ไปอยู่เสียพันทองที่ หมู่บ้านที่ได้ว่ากล่าวไม่มีกำหนดที่จะกลับ หรือกำหนดเกินกว่า 6 เดือนขึ้นไป

เพราะต้องราชทัณฑ์

ข้อ 2 ต้องราชทัณฑ์อย่างใดใด นับแต่ต้องคิดเวรจำขึ้นไป

เพราะไปทำราชการ

ข้อ 3 ไปมียศแลตำแหน่งราชการอย่างอื่นซึ่งจะทำการในหน้าที่ ผู้ใหญ่บ้านไม่ได้

เพราะทำทุจริต

ข้อ 4 กระทำทุจริตในหน้าที่

เพราะลูกบ้านขอให้ออก

ข้อ 5 ลูกบ้านในหมู่บ้านนั้น โดยมากด้วยกันร้องขอให้เปลี่ยน

เพราะหมู่บ้านร่วโรย

ข้อ 6 ลูกบ้าน อพยพไปอยู่ที่อื่นเสียจนเป็นหมู่บ้านไม่ได้ ให้ผู้ว่าราชการเมืองหมายเอา
ผู้ใหญ่บ้านนั้น ออกเสียจากตำแหน่ง

เหตุที่ต้องตั้งผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 17 การที่ต้องเลือก ผู้ใหญ่บ้านขึ้นใหม่นั้น อาศัยเหตุ 2 ประการคือ

เพราะลูกบ้านมากขึ้น

ข้อ 1 ถ้าลูกบ้านในหมู่บ้านใด ทะวีขึ้นจะเป็นด้วยผู้คนเกิดก็ตาม หรืออพยพมาแต่ที่อื่นก็ตาม
เมื่อกำนันและผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น ปรึกษากันเห็นว่าจำนวนคนหมู่บ้านใด เกินกว่าความสามารถ
ในผู้ใหญ่บ้านคนเดียว จะดูแลควบคุมให้เรียบร้อยได้ให้กำนันนำความแจ้งต่อกรมการอำเภอ ให้
พิเคราะห์ด้วยอีกชั้น 1 แล้วให้กรมการอำเภอบอกเข้าไปยังผู้ว่าราชการเมือง เมื่อผู้ว่าราชการเมือง
เห็นสมควรแล้ว ก็ให้ลูกบ้านเลือกตั้งผู้ใหญ่บ้านเพิ่มเติมขึ้นใหม่ได้

เพราะตำแหน่งเดิมว่าง

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญ่บ้านออก แลตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่ใดว่างลง ให้กำนันในตำบลนั้นแจ้งต่อ
นายอำเภอ ซึ่งเป็นผู้บังคับการในท้องที่อำเภอนั้น ให้ทราบภายใน 7 วันแลให้นายอำเภอไปเป็น
ประธาน พร้อมด้วยกำนันผู้ใหญ่บ้าน เรียกลูกบ้านในหมู่บ้านที่ตำแหน่งว่างนั้น เลือกสรรผู้ใหญ่บ้าน
ขึ้นใหม่ ตามวิธีที่ได้ไว้ในพระราชบัญญัตินี้ภายในกำหนด 7 วัน แต่ได้ทราบความจากกำนัน

กำนันมอบทะเบียนแลเปลี่ยนหมายตั้ง

สำหรับผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 18 เมื่อผู้ใหญ่บ้าน ต้องออกจากตำแหน่งด้วยเหตุประการใดใด เป็นหน้าที่ของ
กำนันในตำบลนั้น จะต้องเรียกหมายตั้งและทะเบียนราษฎร ที่ได้ทำขึ้นไว้ในหน้าที่ผู้ใหญ่บ้านนั้นมา
รักษาไว้ เมื่อผู้ใดรับตำแหน่งเป็นผู้ใหญ่บ้านแทน ก็ให้มอบทะเบียนทั้งปวงให้ แต่หมายตั้งนั้นกำนัน
ต้องส่งให้กรมการอำเภอไปจัดการ ที่จะเปลี่ยนมาให้คนใหม่ได้ตรงกับชื่อ หนึ่งในกรณีที่เรียกหมาย
ตั้งและทะเบียนราษฎร ที่ได้ว่ามาในข้อนี้ถ้าขัดข้องประการใด กำนันต้องรีบแจ้งความต่อกรมการ
อำเภอ

ผู้ใหญ่บ้านทำการแทนกัน

มาตรา 19 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน คนใดจะทำการในหน้าที่ไม่ได้ ในครั้งหนึ่งคราวหนึ่งเช่นมีกิจธุระ
ไปทางไกล เป็นต้น ให้มอบหน้าที่แก่ผู้ใหญ่บ้านคนใดคนหนึ่ง ในหมู่บ้านที่ใกล้เคียงในตำบลอันเดียว
กันให้ทำการแทนกว่าจะมา แลต้องบอกให้กำนันทราบไว้ด้วย

ผู้ใหญ่บ้านต้องถือน้ำ

มาตรา 20 ผู้ใหญ่บ้านต้องถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยาปีละครั้ง 1 เป็นกำหนด

ยกราชการอย่างอื่น
พระราชทานให้ผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 21 ผู้ใหญ่บ้าน จะเป็นไพร่หลวงหรือมีหน้าที่ต้องเสียราชการเสียส่วยอันใดก็ดี ถ้าเป็นผู้ใหญ่บ้านอยู่ตราบใดทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พ้นหน้าที่ราชการและไม่ต้องเสียเงิน เหล่านั้นทั้งสิ้น

หมวดที่ 4
ว่าด้วยลักษณะปกครองตำบล
กำหนดตำบล

มาตรา 22 หลายหมู่บ้าน รวมกันราว 10 หมู่บ้านให้จัดเป็นตำบล 1 ให้ผู้ว่าราชการเมือง ปักหมายเขตตำบลนั้น ให้ทราบได้โดยชัดเจนว่าเพียงใด ถ้าที่หมายเขตไม่มีลำห้วยหนองคลองบึง บาง หรือสิ่งใดเป็นสำคัญได้ก็ให้ผู้ว่าราชการเมือง จัดให้มีหลักปักหมายเขตอันจะถาวรอยู่ไปได้ยืน นาน

ผู้ใหญ่บ้านเลือกกำนัน

มาตรา 23 ให้ผู้ใหญ่บ้าน ทั้งปวงในตำบลนั้นเลือกกันเป็นกำนัน นายตำบลคน 1 แลการ เลือกกำนันนี้ นายอำเภอซึ่งได้กล่าวท้วงที่ต้องนึ่งเป็นประธาน เมื่อผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นเห็น พร้อมกัน หรือโดยมากด้วยกันว่าผู้ใหญ่บ้านคนใด สมควรจะเป็นกำนัน ก็ให้นายอำเภอพาตัวผู้ได้รับ เลือกนั้นเข้าไปยังศาลากลาง ที่จะได้รับหมายตั้งจากผู้ว่าราชการเมือง

การปกครองตำบลอยู่ในหน้าที่

กำนันกับผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 24 บรรดาการที่จะตรวจตรารักษาความปรกติเรียบร้อยในตำบล คือ การที่จะคอย ว่ากล่าวลูกบ้าน ให้ประพฤติตามพระราชกำหนดกฎหมายก็ดี หรือการที่จะป้องกันภัยอันตราย แล รักษาความสุขสำราญของลูกบ้านก็ดี หรือการที่จะรับกิจสุขทุกข์ของลูกบ้าน ขึ้นร้องเรียนต่อผู้ว่าราช การเมืองกรมการ แลจะรับข้อราชการมาประกาศแก่ลูกบ้านก็ดี หรือที่จะจัดการตามพระราชกำหนด กฎหมาย เช่นการตรวจและนำเก็บภาษีอากร ในตำบลนั้นก็ดีการทั้งนี้อยู่ในหน้าที่ของกำนัน ผู้เป็น หัวหน้าในตำบล และผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงในตำบลนั้น จะต้องช่วยกันเอาเป็นธุระจัดการให้เรียบร้อย ได้ ตามสมควรแก่หน้าที่เมื่อมีการอันใดเกิดขึ้น กำนันเห็นสมควรจะปรึกษาหารือกัน ในระหว่างกำนัน และผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง กำนันก็มีอำนาจที่จะเรียกบรรดาผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น มาประชุมปรึกษา หารือกัน แลให้เอาเสียงเห็นพร้อมกันโดยมาก เป็นที่ชี้ขาดตกลงในการที่ปรึกษาหารือกัน

เหตุซึ่งกำหนดควรเรียกผู้ใหญ่บ้าน

ประชุมกัน

มาตรา 25 ในการที่กำหนดสมควรจะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง มาประชุมปรึกษาหารือกัน คือ

ประชุมเพื่อปรึกษาการทั่วไป

เดือนละ 2 ครั้ง

ข้อ 1 โดยปกติให้กำหนดกับผู้ใหญ่บ้านประชุมพร้อมกันในต้นเดือนครั้ง 1 กลางเดือนครั้ง 1 ทุกเดือนเพื่อได้ถามเหตุการณ์แลปรึกษาหารือการ ที่จะรักษาหน้าที่ในตำบลให้เรียบร้อย

ประชุมเพื่อสืบจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 2 ถ้ามีเหตุโจรผู้ร้ายปล้นสดมหรือไล่ต้อนโค กระบือ ในตำบลนั้นไป หรือมีโจรผู้ร้ายแต่ที่อื่น มาฆ่าสุ่มในตำบลนั้นหรือมีเหตุควรสงสัยว่าลูกบ้านในตำบลนั้นบางคนจะเกี่ยวข้องเป็นโจรผู้ร้าย ให้กำหนดประชุมผู้ใหญ่บ้านพร้อมกัน เรียกลูกบ้านออกติดตามไต่สวน เอาตัวโจรผู้ร้ายแลของกลาง ตามควรแก่การ

ประชุมเพื่อเรียกประกันลูกบ้าน

ที่ประพฤติตัวไม่ดี

ข้อ 3 ถ้าลูกบ้านคนใด ประพฤติตนให้เป็นที่ยังสงสัยว่าเป็นคนประพฤติชั่วคือ เป็นคนมักคบคนจรเที่ยวเตร่ ในเวลาค้าคินก็ตามหรือมักเมาเมายวิวาทบาดทะเลาะกับเพื่อนบ้านก็ตาม หรือเป็นคนโซ ดิตสุรายาฝิ่นเที่ยวเตร่จรจัดไม่ทำมาหากิน โดยปกติก็ตาม ถ้ากำหนดกับผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นประชุมปรึกษาเห็นควร จะเรียกประกันทานบนลูกบ้านคนนั้นก็เรียกได้ ถ้าลูกบ้านคนนั้นหาประกันให้ไม่ได้ ก็ให้คุมตัวไปส่งกรมการอำเภอ เพื่อจะได้ส่งไปยังศาลให้บังคับตามกฎหมาย

ประชุมเพื่อบังคับให้ลูกบ้านย้ายที่

อยู่จากที่เปลี่ยว

ข้อ 4 ถ้าลูกบ้านคนใดไปตั้งที่กระโจมหรือเรือนโรงอยู่ในที่เปลี่ยว ในตำบลนั้นซึ่งน่ากลัวจะเป็นอันตราย ด้วยโจรผู้ร้ายหรือน่าสงสัยว่า จะเป็นสำนักนี้โจรผู้ร้ายการอย่างนี้ให้กำหนด กับผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นประชุมปรึกษากันดู เมื่อเห็นเป็นการสมควรแล้ว จะบังคับให้ลูกบ้านคนนั้นย้ายเข้ามาอยู่เสียในหมู่บ้านราษฎรก็บังคับได้

ประชุมเพื่อป้องกันการเลี้ยงชีพ

ในตำบลให้พ้นภัยอันตราย

ข้อ 5 ในเวลาใดจะมีอันตรายแก่การทำมาหากินของลูกบ้านในตำบลนั้น เช่นมีเหตุน้ำมากหรือน้ำน้อยเกินไปเป็นต้น ให้กำหนดกับผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง ประชุมปรึกษาหารือกันในการที่จะป้องกันเยียวยาแก้ไขภัยอันตราย ด้วยอาการที่จะแนะนำลูกบ้านให้ลงแรงช่วยกันได้ประการใด หรือเห็นเป็นการเหลือกำลัง จะต้องร้องเรียนต่อผู้ว่าราชการเมือง แลกรมการขอกำลังแลอำนาจรัฐบาลช่วย

ประการใด ก็ให้จัดการตามที่ปรึกษาหารือตกลงกันนั้น แล้วต้องช่วยกันเป็นธุระ ให้สำเร็จประโยชน์ ในการนั้นตามสมควร

ประชุมเพื่อตัดสินความเกีย่งแย่ง

ข้อ 6 ถ้าผู้ใหญ่บ้านในตำบล เกิดเกีย่งแย่งกันในหน้าที่ แลตำแหน่งราชการประการใด เมื่อ กำนันเห็นเป็นความขัดข้องจะตัดสินให้เด็ดขาดด้วยลำพังตนไม่ได้ จะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงในตำบล นั้น ประชุมกันปรึกษาหารือ เอาความตกลงกันเป็นคำตัดสินก็ได้

ประชุมทำทะเบียน

ข้อ 7 ในการที่จะสำรวจ ทะเบียนราษฎรต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในราชการ เช่นการที่จะทำ บัญชีไร่นา แลสิ่งซึ่งต้องพิกัดภาษีอากรในตำบลนั้น กำนันจะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง ประชุมกัน ตรวจทำบัญชีให้ถูกต้อง แลให้ลงชื่อพร้อมกันเป็นพยานในบัญชีที่จะยื่นต่อเจ้าพนักงานก็ได้

ประชุมทำรายงาน

ข้อ 8 ในการที่จะทำรายงานประจำ หรือรายงานจรอย่างใดใดยื่นต่อกรมการอำเภอ กำนันจะ เรียกประชุมผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลนั้นพร้อมกันตรวจสอบก่อน แลจะให้ลงชื่อเป็นพยานในรายงานนั้น ก็ได้

ประชุมประกาศราชการ

ข้อ 9 ในเวลาที่ผู้ว่าราชการเมืองมีหมายให้ประกาศข้อราชการอันใดแก่ราษฎร กำนันจะ เรียกประชุมผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลนั้นพร้อมกันชี้แจงให้เป็นที่เข้าใจ ข้อราชการอันนั้นแล้ว แลให้รับข้อราชการไปประกาศอีกชั้น 1 ก็ได้

ประชุมรักษาความเรียบร้อย

ในการนักขัตฤกษ์

ข้อ 10 ในเวลาใดมีการนักขัตฤกษ์ หรือประชุมจนเป็นการใหญ่ในตำบลนั้น กำนันจะเรียก ผู้ใหญ่บ้านพร้อมกันมา ให้ช่วยกันพิทักษ์รักษาความเรียบร้อย ในที่อันนั้นก็ได้

ประชุมเพื่อรับผู้มีบรรดาศักดิ์

ข้อ 11 ในเวลาที่มีการพิเศษ เช่นรับเสด็จพระราชดำเนิน หรือพระบรมวงษานุวงศ์ข้าราชการ หรือแขกเมืองที่มีบรรดาศักดิ์มาสู่ตำบลนั้น กำนันจะเรียกบรรดาผู้ใหญ่บ้านประชุมช่วยกันจัดการรับ เสด็จ แลรับรองให้สมควรแก่ราชการก็ได้ แม้ถ้าเป็นการจำเป็นจะขอแรงลูกบ้าน ให้ช่วยกันก็ได้แต่ ห้ามมิให้เรียกรายลง เอาเงินทองทรัพย์สินของแก่ลูกบ้านด้วยประการใดใดเป็นอันขาด

ประชุมแจ้งข้อราชการแก่ผู้ตรวจ

ข้อ 12 เวลากรมการอำเภอ หรือข้าหลวงผู้ว่าราชการเมือง แลกรมการเมือง มาตรวจการใน ท้องที่ กำนันจะเรียกผู้ใหญ่บ้านในตำบล ประชุมพร้อมกันเพื่อแจ้งราชการก็ได้

หน้าที่กำนัน

ข้อ 1 ให้เป็นธุระปลูกอาหารให้กับผู้ใหญ่บ้านรักษาความเรียบร้อย คอยป้องกันแก้ไขอย่าให้มีเหตุไทยอันตราย แก่ราษฎรในตำบล

เอาตัวผู้ละเมิดส่งกรมการอำเภอ

ข้อ 2 ถ้าลูกบ้านคนใดละเมิดหรือขัดคำสั่งผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้ใหญ่บ้านทำนอกเหนือเหนือเกินแก่อำนาจและหน้าที่ ให้กำนันคุมตัวไปส่งกรมการอำเภอ ให้ได้ส่วนแล้วร้องขอให้ศาลพิพากษาลงโทษตามกฎหมาย

บอกเหตุโจรผู้ร้าย

ต่อกรมการอำเภอ

ข้อ 3 ถ้ามีเหตุโจรผู้ร้าย หรือการตีรันฟันแทงหรือว่ามีคนพาล ตั้งสมัคพรรคพวกจะก่อการร้ายขึ้นในตำบล ต้องรีบนำความไปแจ้งต่อกรมการอำเภอ ถ้าหากว่าอาจจะจับตัวผู้ร้ายได้ ก็ให้จับตัวไปส่งกรมการอำเภอด้วย

ช่วยในการทำอายุัติชันสูตร

และตราสิน

ข้อ 4 ถ้ามีผู้มาขออายุัติตัวคนหรือสิ่งของก็ดี หรือผู้ต้องโจรกรรมจะทำกฎหมายตราสิน หรือมีผู้จะขอทำชันสูตรบาดแผลก็ดี ทั้งนี้ให้กำนันสืบสวนฟังข้อความแล้วรีบนำตัวผู้ขอและผู้ต้องอายุัติ และทรัพย์สินของกลางบรรดาที่จะพาไปได้นั้น ไปยังนายอำเภอ ถ้าสิ่งของกลางอย่างใดจะพอไปไม่ได้ ก็ให้กำนันชันสูตรให้รู้เห็นว่าเป็นอย่างไร แล้วนำความไปแจ้งต่อนายอำเภอในขณะนั้น

สืบจับโจรผู้ร้ายแลส่งตัวคน

ข้อ 5 สืบสวนติดตามจับโจรผู้ร้าย และผู้กระทำความผิดกฎหมาย แลเรียกตัวคนส่งตามบัตรหมาย แลคำสั่งของกรมการอำเภอ

สงเคราะห์คนเดินทาง

ข้อ 6 ดูแลคนเดินทาง ซึ่งไม่มีเหตุควรสงสัยว่าจะเป็นผู้ร้ายให้ได้มีที่พักตามควรถ้าเป็นที่สงสัยให้พาตัวไปส่งกรมการอำเภอ

สงเคราะห์คนเดินทางราชการ

ข้อ 7 ถ้าผู้เดินทางด้วยราชการ จะต้องการคนนำทาง หรือจะขาดแคลนพาหะนะเสียบียงอาหารลงในระหว่างทาง จะร้องขอต่อกำนันให้ช่วยสงเคราะห์ กำนันต้องช่วยจัดหาให้ตามที่จะทำได้ ถ้าหากว่าการที่ช่วยเหลือนั้น จะต้องออกราคาค่าจ้างเพียงใด ให้กำนันเรียกเอาแก่ผู้เดินทางนั้น กำนันไม่จำเป็นจะต้องออกทุนทรัพย์ของตน แลห้ามมิให้กะเกณฑ์เอาทรัพย์สินสมบัติ ของผู้หนึ่งผู้ใดเป็นอันขาด

รักษายอดสำมะโนครัว

ข้อ 8 ให้รักษาบัญชียอดหลังคาเรือนในตำบลนั้น และคอยแก้ไขเพิ่มเติมให้ถูกต้องกับบัญชีของผู้ใหญ่บ้าน และทำบัญชียอดชายหญิงในตำบลรักษาไว้ และคอยแก้ไขให้ถูกต้อง ตามที่คนจะไปอยู่ที่อื่นหรือมาอยู่แต่ที่อื่น หรือเกิดขึ้นใหม่และตายไป

ทำบัญชีสิ่งของต้องภาษี

ข้อ 9 ทำบัญชีนาแลสิ่งซึ่งต้องภาษีอากรในแขวงนั้น ยื่นต่อกรมการอำเภอตามพระราชบัญญัติ ภาษีอากรนั้น

นำเก็บภาษี

ข้อ 10 นำเจ้าพนักงานเก็บภาษีอากรจากราษฎรในตำบลนั้น แลต้องตรวจตราให้เก็บแก่กัน แต่ตามพิกัตอัตรา

รายงานเหตุการณ์ต่อกรมการอำเภอ

ข้อ 11 กำหนดรู้เห็นเหตุทุกชั่ววันของราษฎรหรือการแปลกปลาด เกิดขึ้นในตำบลต้องรีบรายงานต่อกรมการอำเภอให้ทราบ แลรายงานนี้จะเขียนเพนจดหมายยื่น หรือจะไปให้ถ้อยคำแจ้งความก็ได้

กำหนดต้องถือน้ำ

ข้อ 12 ถึงระตูตรุศสารถ ต้องไปถือน้ำพระพิพัฒสัทยา ที่เมืองใหญ่

อำนาจกำหนด

มาตรา 27 กำหนดนายตำบล มีอำนาจดังนี้ คือ

จำโจรผู้ร้ายได้

ข้อ 1 ถ้าจับโจรผู้ร้ายได้ จะจำไซ้ตรวนป้องกันมิให้หลบหนีก็ได้ แต่ให้รับส่งกรมการอำเภอ

อำนาจเหนือผู้ใหญ่บ้าน

และราษฎร

ข้อ 2 ถ้ากำหนดบังคับราชการ ตามหน้าที่ผู้ใหญ่บ้านแลราษฎรมิกระทำตาม หรือเททุบาย หลอกลวงกำหนดประการใด ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษ ปรับเพนเงินไม่เกิน 20 บาท สถาน 1 จำไซ้ไว้ไม่เกินเดือน 3 สถาน 1 หรือทั้งปรับแลจำด้วยทั้ง 2 สถานให้กำหนดคุมตัวผู้นั้นไปส่งกรมการอำเภอไต่สวน ขอให้ศาลปรับไหมลงโทษตามโทษานุโทษ

เปรียบเทียบความแพ่ง

ข้อ 3 ความแพ่ง กำหนดโดยทุนทรัพย์หรือเบี้ยปรับไหมไม่เกิน 100 บาทแลเพนความซึ่งไม่มีโทษหลวงเหล่านี้ เกิดขึ้นในตำบลใดหรือตัวจำเลยอยู่ในตำบลใด ถ้าโจทย์มาร้องฟ้องต่อกำหนด ก็ให้กำหนดนายตำบลนั้นมีอำนาจที่จะเรียกตัวจำเลย แลพยานมาได้ถามแลเปรียบเทียบให้แล้วต่อกัน ตามสมควรโดยไม่ต้องไปร้องฟ้องยังโรงศาลก็ได้

ในการเปรียบเทียบนี้ ถ้าโจทก์จำเลยยอมกันตามคำเปรียบเทียบ ให้ความนั้นเป็นแล้วต่อกัน โจทก์หรือจำเลยจะเอาคดีเรื่องนั้นไปร้องฟ้อง ยังโรงศาลต่อไปอีกไม่ได้ ถ้าหากว่าโจทก์หรือจำเลยไม่ยอมตามคำเปรียบเทียบ ก็ให้กำหนดบอกโจทก์ให้ไปร้องฟ้องว่ากล่าวกัน ตามโรงศาลถ้าโจทก์จำเลย ยอมตามคำเปรียบเทียบแล้วแลภายหลังฝ่ายใด ไม่กระทำตามยอมนั้นให้กำหนดนายตำบลขออำนาจศาล ซึ่งได้บังคับคดีท้องที่ตำบลนั้น บังคับคู่ความฝ่ายนั้นให้กระทำตามยอมนั้นได้ทุกประการ

โทษกำหนดละเมิดหน้าที่

มาตรา 28 ถ้ากำหนดละเมิดหน้าที่ ที่ว่ามานี้แล้วประการใด ต้องปรับไหมตามละเมิดตามบรรดาคักดีศักดินา 400 ไร่ ไหมลาหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน 48 บาท ตามความผิดแลเหตุผลยกขึ้นเป็นพิในยหลวง แต่ถ้าความผิดที่กระทำนั้น ต้องระวางโทษตามพระราชกำหนดกฎหมายเกินตามละเมิดขึ้นไป ต้องรับพระราชอาญา ตามโทษานุโทษในกระโทงที่หนันั้น

เหตุที่ต้องเปลี่ยนกำหนด

มาตรา 29 เหตุอันจะต้องตั้งกำหนดใหม่นั้น มีอยู่ 3 ประการ คือ

เพราะออกจากผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 1 กำหนดคนใด ออกจากตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านไม่ว่าด้วยเหตุใดใด ต้องขาดจากตำแหน่งกำหนดด้วย

เพราะผู้ใหญ่บ้านขอให้ออก

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลเดียวโดยมากด้วยกัน จะขอเปลี่ยนกำหนดในตำบลนั้นเมื่อใดก็ได้

วิธีเลือกนายอำเภอ

แลวุฒินายอำเภอ

มาตรา 35 การที่จะเลือก แลตั้งตำแหน่งนายอำเภอนั้น ให้ผู้ว่าราชการเมืองเลือกสรรชายซึ่งทรงคุณวุฒิอันสมควรกล่าวคือ

ต้องอยู่ในท้องที่อำเภอ

ข้อ 1 ซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่ในท้องที่อำเภอที่จะได้บังคับนั้น หรือเมื่อได้เป็นนายอำเภอจะไปตั้งบ้านเรือนอยู่ในท้องที่อำเภอนั้นได้ประการ 1

ต้องเคยเป็นกรรมการ

เป็นมูลนายหรือเป็นคฤหบดี

ข้อ 2 เป็นผู้เคยรับราชการ ในตำแหน่งเป็นมูลนายหรือเป็นกรรมการ หรือเป็นคฤหบดีในอำเภอนั้น ประการ 1

ต้องเป็นคนในบังคับไทย

ข้อ 3 เป็นคนในบังคับ พระราชกำหนดกฎหมายประการ 1 ให้เลือกสรรผู้สมควรอย่างนี้
อำเภอ 1 ไม่ต่ำกว่า 3 คน จดชื่อแลคำชี้แจงคุณวุฒิหรือข้าหลวงเทศาภิบาลเลือกสรรอีกชั้น 1 ถ้า
เห็นสมควรผู้ใดให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมีหมายตั้ง แล้วให้มีใบบอกเข้าไป ณ กรุงเทพฯ

วิธีเลือกปลัด

และสมุหบาญชีอำเภอ

มาตรา 36 การเลือกการตั้งปลัดแลสมุหบาญชีอำเภอนั้น ให้นายอำเภอเลือกสรรผู้ซึ่งทรง
คุณวุฒิดังว่ามาในข้อก่อน ซึ่งตนเห็นสมควรหรือต่อผู้ว่าราชการเมือง ผู้ว่าราชการเมือง นำนบาญชี
รายชื่อชี้แจงต่อข้าหลวงเทศาภิบาล ฯ เห็นสมควรแล้ว ก็ให้ออกหมายตั้งได้

ข้าหลวงเทศาภิบาล

มีอำนาจเปลี่ยนกรมการอำเภอ

มาตรา 37 ข้าหลวงเทศาภิบาล มีอำนาจที่จะถอดถอนผลัดเปลี่ยน และย้ายตำแหน่ง
กรมการอำเภอได้ทุกตำแหน่ง

ตราตำแหน่งนายอำเภอ

มาตรา 38 ให้มีดวงตราตำแหน่งนายอำเภอทุกอำเภอ สำหรับประทับกำกับชื่อในหนังสือ
สำคัญต่าง ๆ ซึ่งทำในนามแลหน้าที่กรมการอำเภอ แลห้ามมิให้ใช้ดวงตราอย่างอื่นประทับ

ลักษณะทำการแทน

นายอำเภอนายอำเภอมอบให้ปลัดแทนได้

มาตรา 39 เวลานายอำเภอป่วยเจ็บหรือมีที่ไปหรือจะทำการไม่ได้ด้วยเหตุใดใด ซึ่งจะเป็น
การขัดขวางแก่หน้าที่ของนายอำเภอ ให้นายอำเภอมอบธุระ แลดวงตราแก่ปลัดอำเภอคนใดคนหนึ่ง
รักษาการแทนกว่าจะมาทำการได้ตั้งแต่ก่อน ผู้แทนย่อมมีอำนาจและหน้าที่เสมอนายอำเภอทุกอย่าง
แต่การที่แทนนี้

ไม่ควรให้แทนโดยไม่จำเป็น

ข้อ 1 ถ้านายอำเภอยังพอจะทำการได้หรือที่ไปเป็นแต่่น้อยวันอำเภอจะไม่ตั้งผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้
ให้นายอำเภอพิจารณาที่สุดแต่อย่าให้เสียประโยชน์ของราชการเปนประมาณ

ข้อ 2 ถ้าหากว่านายอำเภอทำการไม่ได้ แต่มิได้มอบการให้ผู้ใดไว้ จะมีการอันใดเกิดขึ้นใน
เวลานั้น ปลัดอำเภอซึ่งเป็นหัวหน้าได้ทำการแทนนายอำเภอทุกอย่างเว้นไว้แต่หน้าที่ซึ่งจำกัดไว้ว่า
เป็นหน้าที่เฉพาะแก่ตำแหน่งนายอำเภอ

ต้องบอกการ

ที่แทนกันให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบ

ข้อ 3 ถ้านายอำเภอได้มอบให้ปลัดอำเภอคนใดเป็นผู้ทำการแทน ต้องบอกเข้าไปให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบทุกครั้ง

หน้าที่กรรมการอำเภอ

มาตรา 40 หน้าที่ของกรรมการอำเภอซึ่งจะกล่าวต่อไปนี้ ถ้ามีได้จำกัดไว้ว่าเป็นหน้าที่เฉพาะในตำแหน่งนายอำเภอแล้ว ให้พึงเข้าใจว่าเป็นหน้าที่รวมกันในกรรมการอำเภอกล่าวคือ นายอำเภอจะต้องรู้เห็นและรับผิดชอบทั่วไป แต่จะให้ปลัดอำเภอหรือสมุหบาญชีอำเภอเป็นผู้ช่วยทำหรือทำแทนก็ได้ และผู้ช่วยนั้นก็ต้องทำตามอนุมัติของนายอำเภอ

หน้าที่รักษาความเรียบร้อยในท้องที่

มาตรา 41 กรรมการอำเภอต้องเป็นธุระรักษาความเรียบร้อยในท้องที่อำเภอของคนทั่วไปตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องคอยสืบสวน

เหตุการณ์แลป้องกันการณ์เสื่อมเสีย

ข้อ 1 กรรมการอำเภอจะต้องคอยสืบสวนตรวจตราเหตุการณ์ต่าง ๆ ในท้องที่จังหวัดอำเภอนั้น ถ้ามีเหตุการณ์อันใดเกิดขึ้นซึ่งจะเป็นทุกข์โทษไทยแก่ราษฎร หรือให้เสื่อมเสียราชการ ต้องรีบจัดการป้องกันและระงับความเสื่อมเสียนั้นโดยเต็มกำลัง แลอำนาจที่จะพึงทำได้ ถ้าเหลือกำลังก็ต้องรีบแจ้งต่อผู้ว่าราชการเมืองให้ทราบโดยเร็ว

ช่วยระงับทุกข์ร้อนของราษฎร

ข้อ 2 ถ้าราษฎรคนใดมีความทุกข์ร้อนจะมาร้องต่อกรรมการอำเภอ โดยเป็นผู้มีหน้าที่รักษาราชการในท้องที่อันนั้น ขออำนาจแผ่นดิน ค้ำครองป้องกันให้พ้นความทุกข์ร้อน กรรมการอำเภอจะต้องเอาเป็นธุระช่วยสงเคราะห์ราษฎรโดยชอบธรรมทุกประการ ถ้าเป็นการเหลือกำลังแลอำนาจที่จะทำได้ ก็ให้นำความแจ้งต่อผู้ว่าราชการเมืองให้ทราบ

หน้าที่จัดการปกครองท้องที่

มาตรา 42 กรรมการอำเภอต้องเอาใจใส่ตรวจตราจัดการปกครองท้องที่ให้เรียบร้อยตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องสมาคมกับกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 1 กรรมการอำเภอจะต้องสมาคมคุ้นเคย และหมั่นปรึกษาหารือกับกำนันผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงตลอดจังหวัดอำเภอนั้น แลหมั่นได้สวนตักเตือน แลชี้แจงให้กำนันผู้ใหญ่บ้านเข้าใจรักษาหน้าที่ของตน

ต้องช่วยแก้ไข

ความขัดข้องของกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 2 ถ้าหากว่าจะมีการเกียจเย้งขึ้นในระหว่างกำนันผู้ใหญ่บ้าน หรือความขัดข้องเกิดขึ้นในหน้าที่ ของกำนันผู้ใหญ่บ้านกรรมการอำเภอต้องเอาเป็นธุระที่จะระงับความเกียจเย้งแลข้อขัดข้องทั้งปวง ให้กำนันผู้ใหญ่บ้านได้ทำการตามหน้าที่โดยสะดวก

ต้องแก้ไขอย่าให้ราษฎร

ได้รับความเดือดร้อนจากกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 3 ถ้าราษฎรได้รับความเดือดร้อนเพราะการบังคับบัญชา ของกำนันผู้ใหญ่บ้านประการใด กรรมการอำเภอจะต้องเอาเป็นธุระที่จะว่ากล่าวแก้ไขให้เรียบร้อยตลอดไป

ต้องรีบตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้าน

เวลาตำแหน่งว่าง

ข้อ 4 ถ้าตำแหน่งกำนัน นายตำบลใดหรือว่าตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่บ้านใด ในจังหวัดอำเภอ นั้นว่างลง กรรมการอำเภอต้องจัดการตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้านขึ้นใหม่ ตามลักษณะที่ว่าไว้ในพระราชบัญญัตินี้ภายในกำหนด

หน้าที่ตรวจท้องที่

มาตรา 43 กรรมการอำเภอต้องหมั่นเที่ยวตรวจการตามตำบลแลหมู่บ้าน แลท้องที่ในจังหวัด อำเภอ นั้นเนื่อง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องไปตรวจท้องที่

ตำบลหนึ่งเดือนละครึ่ง

ข้อ 1 กรรมการอำเภอจะต้องไปตรวจตราการตามตำบลแลหมู่บ้านในจังหวัดอำเภอของตน เนื่อง ๆ อย่างน้อยที่สุดจะต้องไปตรวจการในตำบล 1 ไม่ต่ำกว่าเดือนละครึ่ง 1 เว้นไว้แต่อำเภอใด มี ตำบลบ้านป่าบ้านดอนซึ่งหนทางไปมากันดารในบางระดั จะเว้นการตรวจเสียบ้างในระดัที่ไปมายาก นั้นก็ได้ แต่กำหนดที่ว่ามานี้ ต้องเข้าใจว่าในเวลาที่มีการเปนปรกติดอยู่ เพราะฉะนั้น ถ้าหากว่ามีเหตุ การอย่างใด เช่นเกิดการโจรผู้ร้ายเปนต้น เกิดขึ้นในตำบลใดเมื่อใด ซึ่งจำเป็นจะต้องจัดการให้เรียบ ร้อย กรรมการอำเภอจะต้องรีบไปยังตำบลนั้นโดยทันที ไม่ว่าจะไปได้ง่ายหรือยากประการใด

ต้องหมั่นไปตรวจ

ในเวลาที่มีราชการในท้องที่

ข้อ 2 ถ้าหากว่าการที่จะต้องตรวจหรือจัดตามตำบลแลหมู่บ้านใดยังไม่สำเร็จ หรือยังไม่ควร ไว้วางใจว่าจะเรียบร้อยได้ เปนหน้าที่ของกรรมการอำเภอ จะต้องหมั่นไปยังตำบลแลหมู่บ้านนั้น แม้ที่ สุดควรจะค้างคืนวันอยู่ในที่นั้นก็ต้องค้าง ต้องหมายต่อประโยชน์ของราชการบ้านเมืองเปนประมาณ

หน้าที่สืบจับโจรผู้ร้าย

มาตรา 44 กรรมการอำเภอต้องจัดการสอดแนมสืบจับโจรผู้ร้าย ซึ่งซุ่มซ่อนแอบแฝงอยู่ใน
จังหวัดอำเภอนั้น หรือจะเข้ามาแต่ที่อื่น ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องหมั่นตักเตือนกำนัน

ผู้ใหญ่บ้านให้สืบจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 1 กรรมการอำเภอจะต้องหมั่นตรวจตราตักเตือนให้กำนันผู้ใหญ่บ้าน คอยสืบจับคนพาล
แลโจรผู้ร้าย เลียนหนามแผ่นดินอย่าให้ละเลย

ต้องจัดที่พักพลตระเวนแลจัดการตระเวน

ข้อ 2 ถ้าท้องที่อำเภอใด ข้าหลวงเทศาภิบาล ได้จัดพลตระเวนขึ้น กรรมการอำเภอจะต้องจัด
ที่พักพลตระเวนในอำเภอนั้นตามท้องที่อันสมควร แลจัดพลตระเวนแยกย้ายกัน เทียวสอดแนมสืบจับ
โจรผู้ร้ายตลอดท้องที่อำเภอนั้นด้วย

ต้องไปไต่สวนยังที่เกิดเหตุโจรผู้ร้าย

ข้อ 3 ถ้าเกิดเหตุโจรผู้ร้ายปล้นสดมภ์หรือตีชิง หรือฆ่าฟันกันตาย หรือมีคนตายลงโดยเหตุ
น่าสงสัยว่า จะมีผู้อื่นกระทำให้ตายในทีใด ในจังหวัดอำเภอนั้นเมื่อใด กรรมการอำเภอต้องรีบไปยัง
ท้องที่สืบสวนผู้รู้เห็นแลติดตามเอาตัวผู้กระทำความผิดให้ได้โดยเร็ว ถ้าหากว่าผู้กระทำความผิดหลบหนีก็ให้
แต่งพลตระเวน หรือกำนันผู้ใหญ่บ้านลูกบ้านรีบติดตามเอาตัวโดยแข็งแรง

ต้องรายงานการโจรผู้ร้าย

ต่อผู้ว่าราชการเมือง

ข้อ 4 ในการสืบจับโจรผู้ร้ายดังว่ามานี้ ถ้าได้ตัวผู้ร้ายก็ดี หรือยังไม่ได้ตัวแต่สืบสวนได้ความ
ประการใด กรรมการอำเภอต้องรีบทำรายงาน แลส่งตัวโจรผู้ร้ายแลของกลางที่จับได้ แลรายงานไต่
สวนไปยังผู้ว่าราชการเมืองโดยเร็ว

หน้าที่คุมขังนักโทษ

มาตรา 45 กรรมการอำเภอเป็นพนักงานคุมขังนักโทษ แลจำเลยความซึ่งควรคุมขังใน
ระหว่างคดี ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

คุมขังนักโทษตามคำสั่งศาล

แลนักโทษในระหว่างไต่สวน

ข้อ 1 นักโทษซึ่งศาลได้ตัดสินให้คุมขังไว้ในตารางอำเภอก็ตาม หรือโจรผู้ร้ายที่จับมาได้ แล
ยังกำลังไต่สวนก่อนที่จะส่งเข้ามายังศาลากลางก็ตาม หรือผู้ต้องกล่าวหาว่ากระทำความผิดในคดีมีโทษ
หลวง ซึ่งพลตระเวนหรือกำนันผู้ใหญ่บ้านจับมาส่งก็ตามบรรดาคนอยู่ในระหว่างโทษระหว่างคดี ซึ่ง
จะให้มิประกันมิได้ เปนหน้าที่ของกรรมการอำเภอจะต้องคุมขังไว้กว่าจะได้ส่ง หรือได้ปล่อยตัวคน
เหล่านั้นไปตามควรแก่พระราชกำหนดกฎหมาย

ห้ามมิให้กรรมการอำเภอ

คุมขังคนไว้โดยไม่มีหลักฐาน

ข้อ 2 แต่การที่คุมขังผู้คนดังว่ามานี้ต้องเข้าใจว่า

(1) จะเอาไว้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรไม่ได้กล่าว คือ ต้องมีคำตัดสินหรือมีโทษ หรือมีคำสั่งศาล หรือที่จะจับมาได้ในคดีอันใดอันหนึ่ง

(2) จะเอาไว้ให้ช้าวันไปกว่าที่จำเป็นนั้นไม่ได้กล่าว คือ เมื่อจับตัวคนซึ่งต้องหาในคดีมีโทษหลวงมาได้ ต้องลงมือไต่สวนแต่ภายใน 48 ชั่วโมง ถ้าความจะต้องส่งไปยังศาลใด ต้องรีบส่งไปโดยเร็วถ้าคุมขังไว้มีกำหนด ถึงกำหนดต้องปล่อยทันที

หน้าที่เรียกตัวคนส่ง

มาตรา 46 กรมการอำเภอเป็นพนักงานที่จะเรียกตัวคนส่งตามฉันทบัตรหมาย ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ส่งคนตามหมาย

ข้อ 1 ถ้ามีฉันทบัตรหมาย มาแต่ศาลหรือที่ว่าการเมืองก็ดี หรือสุนทรนารายณ์มาแต่ที่อื่นก็ดี จะต้องการตัวผู้คนซึ่งมาอยู่ในจังหวัดอำเภอนั้น เป็นหน้าที่ของกรมการอำเภอ จะต้องสั่งกำนันผู้ใหญ่บ้านให้เอาตัวผู้คนนั้นส่งไปตามคำสั่ง ในฉันทบัตรหมาย

ส่งคนตามสุนทรนารายณ์

ข้อ 2 การที่จะเรียกตัวคนส่งไปตามสุนทรนารายณ์ต่างเมืองนั้น กรมการอำเภอต้องพาตัวคนไปยังศาลที่ใกล้ ให้ผู้พิพากษาไต่สวนให้ถูกต้องตัวคน ที่จะส่งนั้นเสียก่อน เมื่อผู้พิพากษามีคำสั่งประการใด ก็ให้กระทำตาม

ส่งตัวจำนำ

ข้อ 3 ถ้าหากว่าไม่ได้ตัวผู้ที่จะต้องส่งคงได้แต่ตัวจำนำ ต้องส่งตัวจำนำไปยังศาลที่ใกล้เหมือนกัน เพื่อจะให้ผู้พิพากษาพิจารณาเสียก่อน ว่าตัวผู้เป็นจำนำนั้นต้องด้วยบทกฎหมาย จะต้องส่งหรือเรียกแต่ประกันทานบนไว้ประการใด ต่อได้คำสั่งของผู้พิพากษา จึงทำให้ทำตามคำสั่งนั้น

หน้าที่รับอายัดทำชันสูตรแลตราสิน

มาตรา 47 กรมการอำเภอเป็นพนักงานทำชันสูตรบาดแผล ทำกฎหมายตราสินแลรับอายัดตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ทำชันสูตร

ข้อ 1 ถ้าผู้ถูกกระทำร้ายจะทำชันสูตรบาดแผลของตน เพื่อเป็นหลักฐานในทางความก็ตาม หรือพรรคพวกผู้ตายจะขอให้ชันสูตรศพ เพื่อจะให้เป็นหลักฐานในเหตุความตายนั้นก็ตาม ทั้งนี้เป็นหน้าที่ของกรมการอำเภอ ที่จะทำชันสูตรตามวิธีที่บังคับไว้ในกฎหมาย ถ้าแลการชันสูตรนั้นจะมาทำยังที่ว่าการอำเภอไม่ได้ กรมการอำเภอก็ต้องไปชันสูตรให้ถึงท้องที่

ทำตราสิน

ข้อ 2 ถ้าผู้ถูกลโจรกรรม จะทำกฎหมายตราสินให้เป็นหลักฐานในทางความ ก็เป็นหน้าที่ของกรรมการอำเภอ จะต้องทำคำกฎหมายตราสินตามวิธีบังคับไว้ในกฎหมาย

รับอายัด

ข้อ 3 ถ้ามีผู้ขออายัดตัวคนหรือสิ่งของก็เป็นหน้าที่ของกรรมการอำเภอ ที่จะรับแลทำหนังสืออายัด ตามวิธีที่บังคับไว้ในกฎหมาย แลการที่รับอายัดนี้

(1) ถ้าอายัดตัวคน เมื่อทำหนังสืออายัดแล้ว ให้กรรมการอำเภอเรียส่งคนทั้ง 2 ฝ่ายและหนังสืออายัดไปยังศาล

(2) ถ้าอายัดสิ่งของให้รักษาส่งของต้องอายัดไว้ที่ที่ว่าการอำเภอ ถ้าเป็นของไม่พึงเคลื่อนจากที่ แลจะเอามารักษาไว้ที่ที่ว่าการอำเภอไม่ได้ ก็ให้มอบกำนันซึ่งได้กล่าวทวงที่ตำบล ที่มีของนั้นรักษาไว้ในระหว่างอายัด ตามข้อบังคับในกฎหมายวิธีอายัดนั้น

(3) หน้าที่การรับอายัดนี้ทำได้แต่นายอำเภอ ถ้านายอำเภอเป็นผู้เกี่ยวข้องในการอายัดนั้นเอง ต้องเชิญนายอำเภอที่ใกล้เคียงมาทำ

หน้าที่ทำบริคณห์สัญญาแลหนังสือสำคัญ

มาตรา 48 กรรมการอำเภอเป็นพนักงานทำบริคณห์สัญญา แลหนังสือสำคัญต่าง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

บริคณห์ภูหนี่แลชายตัว

ข้อ 1 ถ้าผู้ใดจะภูหนี่ยืมสิน หรือขายตัวเป็นทาสในจังหวัดอำเภอ แลจะทำบริคณห์สัญญากรรมธรรม์ ต่อกันเป็นหลักทรัพยกรรมการอำเภอเป็นพนักงาน ที่จะทำหนังสือบริคณห์สัญญา แลกรรมธรรม์ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

บริคณห์ซื้อขายแลจำนำ

ข้อ 2 ถ้าผู้ใดจำนำหรือซื้อขายสิ่งของต่อกัน แลจะทำบริคณห์สัญญาเพื่อเป็นหลักทรัพยกรรมการอำเภอก็เป็นพนักงานที่จะทำหนังสือบริคณห์สัญญา แต่การทำหนังสือซื้อขายแลจำนำสิ่งของนี้

(1) กรรมการอำเภอต้องได้ชันสูตรเห็นสิ่งของที่จะซื้อขายหรือจำนำกันนั้น โดยเชื่อได้ว่าเป็นการบริสุทธิ์ก่อน จึงให้ทำบริคณห์สัญญาให้

(2) ถ้าซื้อขายหรือจำนำที่ดินต่อกันที่ดินต้องอยู่ในจังหวัดอำเภอนั้น แลนายอำเภอต้องได้ไปเหยียบย่ำรางวัลชันสูตรที่ให้เป็นการแน่ใจว่า เป็นการบริสุทธิ์ก่อนจึงให้ทำหนังสือบริคณห์สัญญาให้

ตัวรูปพรรณสัตว์พาหนะ

ข้อ 3 ถ้าผู้ใดซื้อขายสัตว์พาหนะต่อกันและจะต้องทำตัวรูปพรรณตามกฎหมาย ถ้าแลในจังหวัดอำเภอนั้น รัฐบาลมิได้ตั้งให้ผู้ใดเป็นเจ้าของพนักงานทำตัวรูปพรรณโดยเฉพาะย่อมเป็นหน้าที่

ของกรรมการอำเภอ ที่จะตรวจคำหนังสือตัวแลตรวจหลักฐาน ในการที่จะซื้อขาย เมื่อเห็นเป็นการ
บริสุทธิ์แล้วจึงทำตัวรูปพรรณให้ตามกฎหมาย

หนังสือเดินทาง

ข้อ 4 ถ้าราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นจะไปกิจธุระ หรือไปค้าขายต่างเมืองต่างอำเภอ และขอ
หนังสือเดินทางสำหรับตัวไปเป็นสำคัญ ให้กรรมการอำเภอได้ส่วนกำหนดหรือผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งราษฎรคน
นั้นตั้งภูมิลำเนาอยู่ในท้องที่ เมื่อเห็นเป็นการสุจริตแล้ว ก็ให้กรรมการอำเภอทำหนังสือเดินทางให้

การเกี่ยวด้วยนายอำเภอเอง

ต้องให้ผู้อื่นทำบริคณห์สัญญา

ข้อ 5 บรรดาหน้าที่ที่เข้ามาในมาตรานี้เป็นหน้าที่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ แต่ถ้านาย
อำเภอ เป็นผู้มิมีประโยชน์เกี่ยวข้องในการนั้นเฉพาะตัว ต้องเขียนนายอำเภอที่ใกล้มาทำแทน

หน้าที่ทำทะเบียน

มาตรา 49 กรมการอำเภอต้องทำทะเบียนบัญชีสำหรับการ ในรัฐบาลในจังหวัดอำเภอนั้น
รักษาไว้ในที่ว่าการอำเภอ และต้องสำรวจแก้ไขเป็นครั้งเป็นคราว ให้ทะเบียนบัญชีเหล่านั้นถูกต้อง
ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ทำบัญชีกำหนดผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 1 กรมการอำเภอต้องทำบัญชีรายชื่อกำหนดผู้ใหญ่บ้าน แลจำนวนราษฎรในจังหวัด
อำเภอนั้น

ทำบัญชีบ้านเรือนแลพาหะนะ

ข้อ 2 กรมการอำเภอต้องทำบัญชีตำบล หมู่บ้าน แลจำนวนบ้าน จำนวนหลังคาเรือน แล
จำนวนสัตว์พาหะนะยาน พาหะนะบรรดามีในจังหวัดอำเภอนั้น

ข้อ 3 กรมการอำเภอต้องทำบัญชีปีนบรรดามีในจังหวัดอำเภอนั้น

ทำบัญชีอารามแลที่ทำอากร

ข้อ 4 กรมการอำเภอต้องทำบัญชี อารามแลเจดีย์สถาน ทั้งที่ทำการอากรในจังหวัดอำเภอ
นั้น

ทำบัญชีที่เกิดผลประโยชน์แผ่นดิน

ข้อ 5 กรมการอำเภอต้องทำบัญชีที่เกิดผลประโยชน์แผ่นดินในภาษีอากรต่าง ๆ ในจังหวัด
อำเภอนั้น

หน้าที่รักษาผลประโยชน์แผ่นดิน

มาตรา 50 กรมการอำเภอเป็นพนักงานจัดการแลเก็บผลประโยชน์แผ่นดิน บางอย่างใน
จังหวัดอำเภอนั้น ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ประกาศพิทักษ์ภาษีอากร

ข้อ 1 กรมการอำเภอต้องประกาศพิทักษ์ภาษีอากรที่ราษฎรจะต้องเสียในการอย่างใดเท่าใด ให้ราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นทราบทั่วกัน

ประกาศหวงห้าม

แลการอนุญาตในภาษีอากร

ข้อ 2 สิ่งใดซึ่งรัฐบาลได้หวงห้าม หรือได้อนุญาตแก่ผู้หนึ่งผู้ใดโดยเฉพาะ ในการภาษีอากร เช่นการหวงห้ามที่ขังปลาแลอนุญาตให้ตั้งโรงบ่อน แลโรงจำหน่ายสุรา เป็นต้น ในจังหวัดอำเภอใด กรมการอำเภอนั้น ต้องประกาศการที่หวงห้ามหรือที่ได้อนุญาตนั้น แลเป็นพนักงานที่จะคอยตรวจตรารักษาให้เป็นไป แต่ตามบังคับแลข้ออนุญาตของรัฐบาล

เก็บภาษีบางอย่าง

ข้อ 3 กรมการอำเภอเป็นพนักงานเก็บภาษีอากรบางอย่าง ซึ่งข้าหลวงเทศาภิบาลแลผู้ว่าราชการเมือง จะได้รับคำสั่งกระทรวงพระคลังให้จัดการเก็บและจะได้มีคำสั่งตั้งข้อบังคับ สำหรับการเก็บภาษีอากรนั้น ๆ โดยเฉพาะ

หน้าที่ประกาศข้อราชการ

มาตรา 51 ถ้าผู้ว่าราชการเมือง มีคำสั่งให้ประกาศกิจราชการอย่างใด แก่กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ราษฎรเป็นหน้าที่ของกรมการอำเภอจะต้องรับคำสั่งไปประกาศในจังหวัดอำเภอนั้น ในการประกาศนี้ ถ้าเป็นข้อราชการที่ไม่ยืดยาว กรมการอำเภอ จะมีหมายไปยังกำนันนายตำบลให้ป่าวร้องแก่ผู้ใหญ่บ้าน แลราษฎรทุกตำบลก็ได้ ถ้าเป็นข้อราชการยืดยาวหรือเป็นการยาก ให้กรมการอำเภอเรียกกำนันเข้ามาชี้แจงที่ว่าการอำเภอแล้ว ชี้แจงข้อราชการนั้นให้กำนันเข้าใจชัดเจนก่อน ที่จะได้ไปป่าวร้องแก่ผู้ใหญ่บ้านแลราษฎร

หน้าที่เพิ่มเติม

มาตรา 52 หน้าที่กรมการอำเภอที่ไว้ในพระราชบัญญัตินี้ จัดว่าเป็นหน้าที่ประจำในตำแหน่งกรมการอำเภอ ยังหน้าที่ซึ่งจะเพิ่มเติมขึ้นตามการแลสมัย หรือหน้าที่ตามที่จะมีราชการจรเกิดขึ้น ซึ่งข้าหลวงเทศาภิบาลหรือผู้ว่าราชการเมือง จะได้ตั้งเป็นข้อบังคับ หรือมีหมายสั่งไปยังกรมการอำเภอหรือเฉพาะแก่ตำแหน่งใดใดในกรมการอำเภอให้ทำประการใด ก็ยอมเป็นหน้าที่ซึ่งกรมการอำเภอจะต้องกระทำทุกประการ

หน้าที่ช่วยการอำเภอนั้น

มาตรา 53 กรมการอำเภอจะต้องเอาเป็นธุระช่วยราชการ ซึ่งเกิดขึ้นในท้องที่อำเภอนั้นซึ่งอยู่ในเขตเมืองเดียวกันก็ดี หรือต่างเมืองกันก็ดี ตามสมควรแก่ราชการ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ช่วยจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 1 ถ้าโจรผู้ร้าย กระทำโจรกรรมในท้องที่อำเภอนั้นแล้วหลบหนีมา กรมการอำเภอต้นเหตุจะแจ้งความให้ทราบ หรือไม่ได้แจ้งความให้ทราบก็ตาม ถ้ากรมการอำเภอปลายเหตุรู้ความต้องช่วยจับกุมโดยเต็มกำลัง

ช่วยระงับเหตุร้าย

ข้อ 2 ถ้าเกิดเหตุร้ายขึ้นในท้องที่อำเภอนั้น แลกำลังกรมการอำเภอต้นเหตุจะไม่พอระงับปราบปรามเหตุร้ายนั้น กรมการอำเภอที่อยู่ใกล้เคียง เมื่อได้ทราบความต้องรีบไปช่วยด้วยกำลังที่มีอยู่ในอำเภอนั้น

บอกเหตุการณ์

ข้อ 3 ถ้ากรมการอำเภอทราบเหตุอันใด ซึ่งอาจจะเกิดเป็นการร้ายในท้องที่อำเภอนั้น ต้องรีบแจ้งความให้กรมการอำเภอนั้น ทราบโดยเร็ว

จับผู้ร้ายข้ามแขวง

ข้อ 4 เมื่อกรมการอำเภอได้ติดตามโจรผู้ร้าย ถ้าโจรผู้ร้ายหนีข้ามไปเข้าจังหวัดอำเภอนั้น ก็ให้สั่งให้ติดตามจับเข้าไปได้ในจังหวัดอำเภอนั้น ต่อเมื่อจับได้โจรผู้ร้ายแล้ว จึงให้พาตัวโจรผู้ร้ายไปแจ้งต่อกรมการอำเภอนั้นเป็นคำนับ เพื่อที่กรมการอำเภอปลายเหตุจะได้ส่งตัวโจรผู้ร้ายไปยังอำเภอดำเนินคดี

ปรึกษาการที่เกี่ยวข้องกัน

ข้อ 5 ถ้ามีเหตุเกิดขึ้นคาบเกี่ยวท้องที่หลายอำเภอ ให้กรมการอำเภอทั้งนั้นปรึกษาหารือช่วยกันจัดการให้เรียบร้อย ต่อไม่เป็นการตกลงกันได้ จึงให้ขอคำสั่งผู้ว่าราชการเมือง

หน้าที่ทำรายงาน

มาตรา 54 กรมการอำเภอต้องทำรายงานยื่นต่อผู้ว่าราชการเมืองเนื่อง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

รายงานประจำเดือน

ข้อ 1 ต้องทำรายงานประจำเดือน แจ้งเหตุการณ์ที่มี แลราชการที่ได้จัดได้ทำในเดือน 1 นั้น ยื่นต่อผู้ว่าราชการเมืองเดือนละครั้ง 1

รายงานจร

ข้อ 2 ถ้ามีเหตุการณ์เกิดขึ้นผิดปกติเช่นเกิดโจรผู้ร้าย หรือการที่ได้สวนคดีมีโทษหลวงเป็นต้น แลการจรมีขึ้นเป็นครั้งเป็นคราว กรมการอำเภอต้องรีบทำรายงานการนั้น ๆ ขึ้นต่อผู้ว่าราชการเมืองโดยอย่างรวดเร็วที่สุดที่จะกระทำได้

อำนาจกรมการอำเภอ

มาตรา 55 กรมการอำเภอมีอำนาจดังนี้ คือ

อำนาจเหนือกำนันผู้ใหญ่บ้านแลราษฎร

ข้อ 1 บรรดาอำนาจที่กำนันมีเหนือราษฎรประการใด กรมการอำเภอก็มีอำนาจเช่นนั้นเหนือกำนันผู้ใหญ่บ้านแลราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นทั่วไป

หมายเอากำนันผู้ใหญ่บ้าน

ออกจากตำแหน่งชั่วคราวหนึ่งได้

ข้อ 2 ถ้ากำนันผู้ใหญ่บ้านคนใดมีความผิด กรมการอำเภอมีอำนาจที่จะหมายเอาตัวกำนันผู้ใหญ่บ้านคนนั้นออกจากหน้าที่ แลอำนาจบรรดามีตามพระราชบัญญัตินี้ แลจะให้ผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น คนใดทำการแทนกำนัน หรือผู้ใหญ่บ้านที่หมายเอาออกเสียนั้นไปพลางก็ได้ แต่กรมการอำเภอต้องแจ้งการทั้งนี้ต่อผู้ว่าราชการเมือง ให้ทราบภายใน 7 วัน แต่ได้ออกหมายไปต่อผู้ว่าราชการเมือง ได้มีคำสั่งในเรื่องนั้นประการใด คือจะให้เลือกกำนันหรือผู้ใหญ่บ้านเปลี่ยนใหม่ก็ดี หรือจะให้คนเดิมคงเป็นตำแหน่งต่อไปก็ดี จึงให้การпенยุติเต็จขาดตามคำสั่งของผู้ว่าราชการเมือง แลอำนาจที่ว่ามาในข้อนี้ ให้มีแต่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ

เปรียบเทียบความแพ่ง

ข้อ 3 ความแพ่ง กำหนดทรัพย์ไม่เกิน 1000 บาท ซึ่งเกิดขึ้นในจังหวัดอำเภอนั้นก็ดี หรือจำเลยอยู่ในอำเภอนั้นก็ดีถ้าโจทก์มาร้องต่อกรมการอำเภอ ๆ มีอำนาจที่จะหมายเรียกจำเลย แลพยานมาพิจารณาแลเปรียบเทียบ ให้เป็นที่แล้วต่อกันโดยปรองดองได้ ตามพระธรรมนูญศาลหัวเมืองถ้าทั้ง 2 ฝ่ายยินยอมตามคำเปรียบเทียบแล้วความเรื่องนั้นเป็นสำเร็จเด็ดขาด ฝ่ายใดจะไปร้องฟ้องอีกไม่ได้ ถ้าฝ่ายใดได้ยินยอมตามคำเปรียบเทียบแล้ว มิกระทำตามที่ยอมกรมการอำเภอมีอำนาจ ที่จะเอาตัวผู้นั้นไปส่งศาล แลขอให้ศาลบังคับตามยอมทุกประการ ต่อคู่ความทั้ง 2 ฝ่ายหรือแต่ฝ่ายใด ไม่ยินยอมตามคำเปรียบเทียบจึงให้กรมการอำเภอ ยกเลิกคดีเรื่องนั้นให้ไปร้องฟ้องกันยังโรงศาลตามกระบิลเมือง

ไต่สวนคดีมีโทษหลวง

ข้อ 4 ผู้ใดต้องหาว่าเปนโจรผู้ร้ายหรือเป็นผู้กระทำความผิด ต้องระวางโทษหลวง ซึ่งกำหนดผู้ใหญ่บ้าน หรือพลตระเวรแลผู้หนึ่งผู้ใด จับมาส่งต่อกรมการอำเภอหรือว่ากรมการอำเภอ สั่งให้จับในเวลาสืบสวนการโจรผู้ร้ายก็ดี กรมการอำเภอมีอำนาจที่จะบังคับเรียกพยาน แลบังคับให้โจทก์แลพยานสาบาล เบิกความเอาหลักฐานในคดีเรื่องนั้น ถ้ากรมการอำเภอเห็นมีมลทินข้อพิรุธในผู้ต้องหา ก็ให้ส่งตัวผู้ต้องหาไปยังผู้ว่าราชการเมือง พร้อมด้วยถ้อยคำสำนวนที่ได้ไต่สวนนั้น ถ้ากรมการอำเภอเห็นว่า ผู้ต้องหาปราศจากมลทินในความที่กล่าวหาานั้น ก็มีอำนาจที่จะสั่งให้ปล่อยตัว ผู้ต้องหาเสียได้แต่ต้องส่งถ้อยคำสำนวน ในการที่ได้ไต่สวนและคำชี้แจงเนื้อเห็นเปนเหตุ ซึ่งได้สั่งให้ปล่อยนั้นไป ให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบด้วยเหมือนกัน

แต่อำนาจที่วามาในข้อนี้ ให้มีแต่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ

กรมการอำเภอต้องกระทำสัตย์

เมื่อแรกรับตำแหน่งต้องถือน้ำ

แลจัดการที่กำหนดผู้ใหญ่บ้านถือน้ำ

มาตรา 56 เมื่อผู้ใดใด รับตำแหน่งเปนกรมการอำเภอ ต้องกระทำสัตย์สาบาลต่อหน้าผู้ว่าราชการเมือง แสดงความภักดีที่จะรับราชการตามตำแหน่ง โดยความซื่อสัตย์สุจริตเปนเบื้องต้น และเมื่อถึงกำหนดพระราชพิธีศรีสัจจะปานะกาล กรมการอำเภอต้องไปพร้อมกันกับกรมการเมืองกระทำสัตย์ถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยา ตามประเพณีที่เปนข้าทูลลอองธุลีพระบาทเสมอไปทุก ๆ คราวหนึ่งเมื่อถึงกำหนดพระราชพิธีศรีสัจจะปานะกาล ให้กรมการอำเภอบอกกำหนด ให้พร้อมกันเข้าไปถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยาที่เมืองจงทุกคน แต่ผู้ใหญ่บ้านนั้นให้แบ่งเปน 2 พวก ให้เข้าไปถือน้ำตรศพวก 1 สารทพวก 1 คงให้ได้ถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยาคน 1 ปีละครั้งเปนกำหนดถ้ากำหนดแลผู้ใหญ่บ้านคนใดจะเข้าไปถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยาไม่ได้ ด้วยความจำเป็นอย่างไรให้กรมการอำเภอ รับน้ำพระพิพัฒน์สัตยามาให้ถือแลกระทำสัตย์ ตามอำเภอแต่การที่กำหนดและผู้ใหญ่บ้าน จะถือน้ำกระทำสัตย์นี้ถ้าเปนคนนับถือศาสนาใด ให้ถือน้ำกระทำสัตย์ตามลัทธิในศาสนา

ประกาศมา ณ วันที่ 20 พฤษภาคม รัตนโกสินทรศก 116 เปนวันที่ 10418 ในรัชกาลปัจจุบัน

เอกสารหมายเลข 9

เรื่อง ประกาศยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ
และตั้งอำเภอชั้นในชั้นใหม่ 25 อำเภอ

เจ้าพระยามรราชเสนาบดีกระทรวงนครบาล รับพระบรมราชโองการใส่เกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมดำรัสสั่งว่า ท้องที่อำเภอชั้นในกรุงเทพมหานครซึ่งได้จัดแบ่งไว้แต่เดิมกว้างใหญ่ ในเวลานี้มีผู้คนพลเมืองหนาแน่น สมควรจะจัดแบ่งท้องที่ตั้งการปกครองเสียใหม่ เพื่อสะดวกแก่การรักษาความสงบเรียบร้อย แลรักษาความสุขสำราญของประชาชนพลเมืองในกรุงเทพมหานครให้ได้รับความสะดวกในกิจการต่าง ๆ ดีขึ้น

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกอำเภอชั้นในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้จัดแบ่งไว้แต่เดิม 7 อำเภอ นั้นเสีย โปรดเกล้าฯ ให้จัดแบ่งท้องที่การปกครองชั้นใหม่เป็น 25 อำเภอ ชานานนามอำเภอแลกำหนดเขตท้องที่ดังต่อไปนี้

1. อำเภอพระราชวัง

อำเภอนี้มีเขตคือ ทิศเหนือต่ออำเภอชนะสงคราม แต่ริมลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองโรงไหมฝั่งใต้ ถึงสามแยกคลองวัดเทพธิดามุม วัดบูรณสิริมาตยาราม ทิศตะวันออกต่ออำเภอสำราญราษฎร์และอำเภอพาหุรัด แต่สามแยกคลองวัดเทพธิดามุมวัดบูรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองริมถนนราชินีฝั่งตะวันตกถึงปากคลองตลาดฝั่งเหนือ ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุบผาราม อำเภอหงษาราม อำเภออมรินทร์ แต่ปากคลองตลาดฝั่งเหนือเลี้ยวขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพระราชวัง

2. อำเภอชนะสงคราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางขุนพรหมและอำเภอนางเลิ้ง แต่ปากคลองบางลำภูบนไปตามลำคลองบางลำภูฝั่งใต้ถึงสามแยกคลองมหานครริมบรมบรรพต ทิศตะวันออกต่ออำเภอสามยอด แต่สามแยกคลองมหานครริมบรมบรรพตไปตามลำคลองวัดเทพธิดา ฝั่งใต้ถึงสามแยกริมวัดบูรณสิริมาตยาราม ทิศตะวันตกต่ออำเภอพระราชวังและอำเภอบางพลัด แต่สามแยกมุมวัดบูรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองโรงไหมฝั่งใต้ ออกลำน้ำเจ้าพระยา เลี้ยวขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางลำภูบนฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอชนะสงคราม

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 1/12 บ้านแขวงปกครอง แผนกกระทรวงนครบาล (2463)

3. อำเภอสำราญราษฎร์

อำเภอนี้มีเขต คือทิศเหนือต่ออำเภอชนะสงคราม แต่สามแยกคลองมูมวัดบูรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองวัดเทพธิดา ฝั่งใต้ถึงคลองสะพานหัน ทิศตะวันออกต่ออำเภอสามยอด แต่คลองวัดเทพธิดาไปตามลำคลองสะพานหัน ฝั่งตะวันตกถึงคลองสะพานด่าน ทิศใต้ต่ออำเภอพาหุรัด แต่คลองสะพานหันไปตามลำคลองสะพานด่านฝั่งใต้ถึงคลองหลอด ทิศตะวันตกต่ออำเภอพระราชวัง แต่คลองสะพานด่านไปตามลำคลองหลอดฝั่งตะวันตกถึงคลองวัดเทพธิดามูมวัดบูรณสิริมาตยาราม ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสำราญราษฎร์

4. อำเภอพาหุรัด

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสำราญราษฎร์ แต่คลองหลอดไปตามลำคลองหลอดสะพานด่านฝั่งใต้ถึงคลองสะพานหัน ทิศตะวันออกต่ออำเภอจักรวรรดิ แต่คลองสะพานด่านไปตามลำคลองสะพานหันฝั่งตะวันตกถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบุบผาราม แต่คลองสะพานหันฝั่งเหนือขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองตลาดลำคลองฝั่งตะวันตกถึงคลองสะพานด่านฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพาหุรัด

5. อำเภอจักรวรรดิ

อำเภอนี้มีเขต คือทิศเหนือต่ออำเภอสามยอดแลอำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่คลองสะพานหันไปตามถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงถนนแปลงนาม ทิศตะวันออกต่ออำเภอสัมพันธวงษ์ แต่ถนนเจริญกรุงไปตามถนนแปลงนามด้านตะวันตกถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบุบผาราม แต่ท่าโรงกะทิด้านเหนือไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองโอ่งอ่างฝั่งเหนือไปตามลำคลองสะพานหันฝั่งตะวันตก ถึงสะพานดำรงสถิตย์ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอจักรวรรดิ

6. อำเภอสัมพันธวงษ์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ถนนแปลงนามด้านตะวันตกไปตามถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงถนนทรงวาดไปตามถนนเจริญกรุง ด้านตะวันตกถึงคลองผดุงกรุงเกษมเชิงสะพานพิทยเสถียร ทิศใต้ต่ออำเภอบางรัก และอำเภอบุบผาราม แต่เชิงสะพานพิทยเสถียรลงไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งเหนือเลี้ยวขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าโรงกะทิด้านเหนือ ทิศตะวันตกต่ออำเภอจักรวรรดิ แต่ท่าโรงกะทะไปตามตรอกโรงกะทะด้านตะวันตก และถนนแปลงนามด้านตะวันตกถึงถนนเจริญกรุง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสัมพันธวงษ์

7. อำเภอสามแยก

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ถนนทรงวาดไปตามถนนหัวลำโพงในด้านใต้ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางรัก แต่มุมถนนหัวลำโพงในไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงเขาสพานพิทยเสถียร ทิศตะวันตกต่ออำเภอสัมพันธวงษ์ แต่เขาสพานพิทยเสถียรไปตามถนนเจริญกรุงด้านตะวันตกถึงมุมถนนทรงวาด ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามแยก

8. อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอนางเลิ้ง แต่คลองวัดจักรวรรดิราชาวาสไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงสี่แยกมหานาค ทิศตะวันออกต่ออำเภอประทุมวัน แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตก ถึงสพานสุประดิษฐ์ ทิศใต้ต่ออำเภอสามแยก อำเภอสัมพันธวงษ์ อำเภอจักรวรรดิ แต่เขาสพานสุประดิษฐ์ไปตามถนนหัวลำโพงในถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงสพานเฉลิมกรุง 48 ทิศตะวันตกต่ออำเภอสามยอด แต่สพานเฉลิมกรุง 48 ถนนเจริญกรุงไปตามคลองวัดจักรวรรดิราชาวาสฝั่งตะวันตกถึงคลองมหานาค ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย

9. อำเภอสามยอด

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอนางเลิ้ง ตั้งแต่สามแยกมหานาคริมบรมบรรพตไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงคลองวัดจักรวรรดิราชาวาส ทิศตะวันออกต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ปากคลองวัดจักรวรรดิราชาวาสมาตามคลองวัดจักรวรรดิราชาวาสฝั่งตะวันตกถึงสพานกเฉลิมกรุง 48 ถนนเจริญกรุง ทิศใต้ต่ออำเภอจักรวรรดิ แต่เขาสพานเฉลิมกรุง 48 ไปตามถนนเจริญกรุงใต้ถึงสพานดำรงสถิตย์ ทิศตะวันตกต่ออำเภอพาหุรัด อำเภอสำราญราษฎร์อำเภอชนะสงคราม แต่สพานดำรงสถิตย์ไปตามลำคลองสพานหันฝั่งตะวันตกถึงสามแยกคลอง มหาคริมบรมบรรพต ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามยอด

10. อำเภอนางเลิ้ง

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภออุสิต แต่คลองข้างวัดมกุฎกษัตริยารามไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้จนถึงสะพานจตุรภักตร์ ทิศตะวันออกต่ออำเภออุสิตแต่สะพานจตุรภักตร์ไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงสี่แยกมหานาค ทิศใต้ต่ออำเภอสามยอด แลอำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงสามแยกมหานาคริมบรมพรพต ทิศตะวันตกต่ออำเภอชนะสงคราม แต่สามแยกมหานาคริมบรมพรพตไปตามลำคลองบางลำภูบนฝั่งตะวันตก ถึงปากคลองวัดตรีทศเทพ เลี้ยวไปตามลำคลองวัดตรีทศเทพฝั่งใต้ตัดตรงไปตามเขตโรงเรียนนายร้อยมัยมด้านตะวันตกออกคลองข้างวัดมกุฎกษัตริยารามจดคลองผดุงกรุงเกษมในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอนางเลิ้ง

11. อำเภอบางขุนพรหม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสามเสน แต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ ถึงคลองข้างวัดมกุฎกษัตริยาราม ทิศตะวันออกต่ออำเภอนางเลิ้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมไปตามลำคลองข้างวัดมกุฎกษัตริยารามฝั่งเหนือตรงไปตามเขตโรงเรียนนายร้อยมัยมด้านตะวันตก ตัดไปตามคลองวัดตรีทศเทพฝั่งใต้ไปออกคลองบางลำภูบนทิศใต้ต่ออำเภอชนะสงคราม แต่ปากคลองวัดตรีทศเทพไปตามลำคลองบางลำภูบนฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางพลัดแต่ปากคลองบางลำภูบนไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงปากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบางขุนพรหม

12. อำเภอสามเสน

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ แต่ริมลำน้ำเจ้าพระยาเข้าไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ ถึงปากคลองรางเงินฝั่งตะวันตก ทิศตะวันออกติดกับอำเภออุสิต แต่คลองสามเสนเข้าไปตามคลองรางเงินฝั่งตะวันตก ถึงถนนข้างซ้ายเลี้ยวไปตามถนนข้างอื่นนอกด้านใต้ถึงมุมกำแพงพระราชวังสวนดุสิต เลี้ยวไปตามพระราชวังสวนดุสิตด้านตะวันตกริมถนนสามเสนถึงถนนใบพร ด้านเหนือถึงคลองเม่งเสี้ยวตามไปคลองเม่งเสี้ยวไปตามคลองผดุงกรุงเกษม ทิศใต้ต่ออำเภอบางขุนพรหม แต่ปากคลองเม่งเสี้ยวไปตามคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยาทิศตะวันตกต่ออำเภอบางพลัด แต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองสามเสนฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามเสน

13. อำเภออุลิต

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ ตั้งแต่ปากคลองรางเงินฝั่งตะวันตกไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตก ทิศตะวันออกต่ออำเภอพญาไทแลอำเภอประจักษ์ แต่คลองสามเสนไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ทิศใต้ต่ออำเภอประทุมวันและอำเภอนางเลิ้ง แต่ทางรถไฟสายเหนือไปตามลำคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ฝั่งใต้ถึงสี่แยกมหานาค เลี้ยวขึ้นตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกไปถึงปากคลองเม่งเส็ง ทิศตะวันตกต่ออำเภอสามเสน แต่คลองผดุงกรุงเกษมเข้าไปตามลำคลองเม่งเส็งฝั่งตะวันตกถึงถนนโบพร เลี้ยวไปตามถนนโบพรด้านเหนือถึงมุมกำแพงพระราชวังสวนดุสิตริมถนนสามเสน เลี้ยวขึ้นริมกำแพงพระราชวังสวนดุสิตด้านตะวันตกถึงถนนช่างอีนอก เลี้ยวตามถนนช่างอีนอกด้านใต้ไปถึงลำคลองรางเงินเลี้ยวตามลำคลองรางเงินฝั่งตะวันตกถึงคลองสามเสน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภออุลิต

14. อำเภอพญาไท

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ แต่ทางรถไฟสายเหนือไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ถึงคลองบางกระสันฝั่งตะวันตก ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางกะปิ แต่คลองสามเสนเข้าไปตามคลองบางกระสันฝั่งตะวันตก ถึงทางรถไฟสายตะวันออก ทิศใต้ต่ออำเภอประจักษ์ แต่คลองบางกระสันไปตามทางรถไฟสายตะวันออกด้านเหนือถึงสะพานยมราช ทิศตะวันตกต่ออำเภออุลิต แต่สะพานยมราชไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงคลองสามเสน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพญาไท

15. อำเภอประจักษ์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอพญาไทแต่สะพานยมราชไปตามทางรถไฟสายตะวันออกด้านเหนือตรงย่านถนนดวงตะวัน ถึงคลองบางกระสันทิศตะวันออกต่ออำเภอบางกะปิ แต่ทางรถไฟสายตะวันออกไปตามลำคลองบางกระสันฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบ ทิศใต้ต่ออำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองบางกระสันมาตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ ถึงทางรถไฟสายเหนือ ทิศตะวันตกต่ออำเภออุลิตต่อคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงสะพานยมราช ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอประจักษ์นอก

16. อำเภอประทุมวัน

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอดุสิตแลอำเภอประเจจิน แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงทางรถไฟไปช่องนนทรี ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดง แต่คลองแสนแสบไปตามทางรถไฟสายช่องนนทรีด้านตะวันออก ถึงคลองหัวลำโพง ทิศใต้ต่อเขตอำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดงและอำเภอสาทร อำเภอบางรัก แต่ทางรถไฟสายช่องนนทรีไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันตกต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ปากคลองหัวลำโพงไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงสี่แยกมหานาค ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอประทุมวัน

17. อำเภอบางรัก

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองหัวลำโพงไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงปากคลองสีลม ทิศใต้ต่ออำเภอสาทร แต่คลองหัวลำโพงไปตามลำคลองสีลมฝั่งเหนือถึงคลองบางรัก เลี้ยวไปตามคลองบางรักฝั่งเหนือถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุปผาราม แต่ปากคลองบางรักขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งเหนือถึงปากคลองหัวลำโพง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบางรัก

18. อำเภอสาทร

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางรักและอำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองบางรักเข้าไปตามลำคลองบางรักแลคลองสีลมฝั่งเหนือถึงคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงหลักเขตต่ออำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดง ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระโขนงจังหวัดพระประแดง แต่หลักเขตริมคลองหัวลำโพงตัดมาตามลำรางและดูตรงไปถึงปลายคลองขวางหรือคลองมหาเมฆ แล้วตัวข้ามตรงไปถึงคลองช่องนนทรี ทิศใต้ต่ออำเภอบ้านทวาย แต่หลักเขตริมคลองสาทรฝั่งใต้ออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุปผาราม แต่ปากคลองสาทรขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางรัก ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสาทร

19. อำเภอบ้านทวาย

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสาทรแต่ปากคลองสาทรเข้าไปตามลำคลองสาทรฝั่งใต้ ถึงคลองช่องนนทรี เลี้ยวไปตามลำคลองช่องนนทรีฝั่งใต้ ถึงหลักเขตอำเภอเมืองจังหวัดพระประแดง ทิศตะวันออกต่ออำเภอเมืองจังหวัดพระประแดง แต่หลักเขตริมคลองช่องนนทรีตัดไปตามลำรางแระคันทนา ถึงคลองบางมะนาวเลียบบตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันตกออกลำน้ำ

เจ้าพระยาทิศใต้ต่ออำเภอรามบุรีบูรณะ แต่ปากคลองบางมะนาวฝั่งเหนือไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงท่าถนนตก ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุคโล แต่ท่าถนนตกไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่ง ตะวันออกถึงปากคลองสาธร์ฝั่งใต้ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบ้านทวาย

20. อำเภอบางพลัด

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางใหญ่จังหวัดนนทบุรี แต่ปากคลองบางตำรุไป จดเขตวัดเพลงด่านใต้ ตัดขึ้นไปตามลำรางแลคั่นนาถึงปลายคลองวัดลมุดไปตามลำคลองวัดลมุด ฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางซ้อและอำเภอสามเสน อำเภอบางซุน พรหมกับอำเภอนะสงคราม แต่ปากคลองบางซ้อฝั่งใต้ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึง ปากคลองโรงไหม ทิศใต้ต่ออำเภอมรินทร์ แต่ปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ตัดข้ามฟากลำน้ำ เจ้าพระยาไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือถึงปากคลองบางตำรุฝั่งตะวันออก ทิศตะวันตก ต่ออำเภอดลิ่งชัน แต่คลองบางกอกน้อยปากคลองบางตำรุไปตามลำคลองบางตำรุฝั่งตะวันออก ถึงเขตวัดเพลงด่านใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบางพลัด

21. อำเภอมรินทร์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอดลิ่งชันและอำเภอบางพลัด แต่สามแยกวัดนา สุวรรณศิริไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดข้ามฟากไปถึงปากคลอง โรงไหมฝั่งใต้ ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระราชวัง แต่ปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ไปตามลำน้ำ เจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองมอญ ทิศใต้ต่ออำเภอหงษาราม แต่ตรงข้ามปาก คลองมอญข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาเข้าไปตามลำคลองมอญฝั่งเหนือ ถึงสี่แยกบางเสาธง ทิศ ตะวันตกต่ออำเภอดลิ่งชัน แต่สี่แยกบางเสาธงไปตามลำคลองบางขุนศรีแลคลองอ้อมชักพระฝั่ง ตะวันออกถึงสามแยกหน้าวัดสุวรรณศิริ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอมรินทร์

22. อำเภอหงษาราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอมรินทร์ แต่สี่แยกบางเสาธงไปตามลำคลองมอญ ฝั่งเหนือ ออกลำน้ำเจ้าพระยาตัดข้ามฟากไปถึงตรงข้ามปากคลองมอญ ทิศตะวันออกต่ออำเภอ พระราชวัง แต่ตรงข้ามปากคลองมอญไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางกอก ใหญ่ ทิศใต้ต่ออำเภอบุบผาราม อำเภอรามคฤห์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ฝั่งเหนือ ถึง สามแยกปากคลองด่านทิศตะวันตกต่ออำเภอภาษีเจริญ แต่สามแยกปากคลองด่าน ไปตามลำ คลองวัดหนังหรือคลองอ้อมชักพระฝั่งตะวันออกถึงสี่แยกบางเสาธง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอ หงษาราม

23. อำเภอราชคฤห์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอหงษาราม แต่สามแยกปากคลองด่านไปตามลำคลองบางกอกใหญ่ฝั่งเหนือ ถึงปากคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกต่ออำเภอบุบผาราม แต่ปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำคลองบางไส้ไก่ถึงทางรถไฟสายท่าจีน ทิศใต้ต่ออำเภอบุคโล อำเภอบางขุนเทียน แต่คลองบางไส้ไก่ไปตามทางรถไฟสายท่าจีน ด้านใต้ถึงคลองบางสะแก ไปตามลำคลองบางสะแกฝั่งตะวันตกถึงลำกระโดงสวนไปตามลำกระโดงสวนฝั่งเหนือ ถึงเขตวัดใหม่ยายนุ้ยด้านใต้ ออกคลองด่าน ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางขุนเทียน อำเภอภาษีเจริญ แต่เขตวัดใหม่ยายนุ้ยด้านใต้ไปตามลำคลองด่านฝั่งตะวันออกถึงคลองบางกอกใหญ่สามแยกปากปล่องด่าน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอราชคฤห์

24. อำเภอบุบผาราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอพระราชวัง อำเภอพาทูร์ดี อำเภอจักรวรรดี อำเภอสัมพันธวงษ์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางรัก อำเภอสาทร อำเภอบ้านทวาย แต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมลงไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ ทิศใต้ต่ออำเภอบุคโลอำเภอราชคฤห์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบางไส้ไก่ฝั่งใต้ถึงคลองบางกอกใหญ่ ทิศตะวันตกต่ออำเภอหงษาราม แต่ปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำคลองบางกอกใหญ่ฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบุบผาราม

25. อำเภอบุคโล

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอชุมพวง แต่คลองบางสะแกไปตามทางรถไฟสายท่าจีนฝั่งใต้ถึงคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกต่ออำเภอชุมพวง แต่ทางรถไฟสายท่าจีนไปตามลำคลองบางไส้ไก่ฝั่งใต้ออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบ้านทวาย อำเภอราชบุรีบูรณะ แต่ตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองดาวคะนอง ตัดข้ามปากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองดาวคะนองฝั่งเหนือถึงปากคลองบางค้อ ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางขุนเทียนและอำเภอราชคฤห์ แต่คลองดาวคะนองปากคลองบางค้อไปถึงคลองบางสะแกไปตามลำคลองบางสะแกฝั่งตะวันตก ถึงทางรถไฟสายท่าจีน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบุคโล

กระทรวงนครบาล

ประกาศมา ณ วันที่ ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

มหาอำมาตย์เอก

เสนาบดีกระทรวงนครบาล

ที่ 17/6458

กรมอำเภอ

วันที่ 18 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้าได้รับพระราชทานพระราชหัตถเลขาที่ 25/555 ลงวันที่ 15 เดือนนี้ ทรงพระราชดำริเห็นชอบด้วยร่างประกาศตั้งอำเภอกันนวมแลทั้งกำหนดเขตท้องที่ ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าทูลเกล้าฯ ถวายขึ้นมาโดยหนังสือที่ 529/6831 ลงวันที่ 12 เดือนนี้ แลโปรดเกล้าฯ ว่าจะไม่ประกาศแบ่งจังหวัดต่าง ๆ เสียพร้อมกันหรือนั้น พระเดชพระคุณเป็นล้นเกล้าฯ หาที่สุดมิได้

พระราชอาญาไม่พินเกล้าฯ ประกาศตั้งตามอำเภอแลแบ่งเขตท้องที่ ๆ ข้าพระพุทธเจ้าทูลเกล้าฯ ถวายเมื่อวันที่ 12 เดือนนี้ นั้น เป็นแต่จะเร่งประกาศไปให้ชอบด้วยกฎหมายตามประกาศใช้พระราชบัญญัติปกครองท้องที่ในอำเภอชั้นในกรุงเทพมหานคร ตามที่ได้ประกาศแล้วในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2458 ส่วน 1 เท่านั้น

ส่วนประกาศแบ่งเขตท้องที่เป็นจังหวัดแลประกาศตั้งเจ้าหน้าที่นั้น ได้กำหนดจะส่งมาทูลเกล้าฯ ถวายโดยลำดับ แลควรออกประกาศเป็นลำดับไปตั้งกระแสพระราชดำรินั้น

ในวโรกาสนี้ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานทูลเกล้าฯ ถวายร่างประกาศ เพื่อได้ทรงพระราชวินิจฉัยและพระราชทานพระบรมราชานุญาต คือ

1. ประกาศพระบรมราชโองการยกเลิกมณฑลกรุงเทพฯ แลขยายเขตพระมหานครออกไป แบ่งเขตเป็น 6 จังหวัด
2. ประกาศเสนาบดีกระทรวงนครบาล อธิบายเขตแลนาม จังหวัดแลอำเภอ เนื่องจากประกาศพระบรมราชโองการ
3. ประกาศเปลี่ยนนามกรมอำเภอ เป็นกรมพระนครบาลแลตั้งมหาอำมาตย์ตรี พระยาเพชรปาณี เป็นอธิบดีกรมพระนครบาล
4. ประกาศตั้งมหาอำมาตย์ตรี พระยาเพชรรัชฎา เป็นอธิบดีกรมพระราชทัณฑ์
5. ประกาศตั้งนครบาลประจำจังหวัด รวม 5 ฉบับ

อนึ่ง ในประกาศเสนาบดีเรื่องบอกเขตจังหวัดแลอำเภอนั้น มีข้อต้องขอพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัย คือ ในเขตพระมหานครชั้นนอก เมื่อยังเป็นหัวเมืองอยู่ อำเภอที่ตั้งเมือง ใช้นามอำเภอว่า “อำเภอเมือง” ในบัดนี้จะได้เปลี่ยนแปลงจังหวัด ชื่ออำเภอเมืองเขียนอยู่ เว้นแต่เมืองนนทบุรี ซึ่งใช้นามอำเภอตลอดชั่วอายุมาแต่เดิม แต่ก็มิได้ตรงตามตำบล เพราะฉะนั้นคิดด้วยเกล้าฯ ว่าอำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัด ซึ่งควรจะเปลี่ยนนามนั้น อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดควรจะเรียกว่าอำเภอนนนทบุรี หรือชื่ออำเภอตลอดชั่วอายุตามเดิม มิฉะนั้นก็เรียกอำเภอเฉลิมพระเกียรติให้ตรงกับตำบล

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดมีนบุรี จะควรเป็นอำเภอมีนบุรี หรืออำเภอคลอง 3 วา หรืออีกชื่อหนึ่งก็ใช้นามตำบล คือ ทรายกองดิน

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดพระประแดง จะควรเรียกอำเภอลัดหลวง หรืออำเภอนครเขื่อนขันธ์ แต่ถ้าที่จังหวัดอื่นโปรดเกล้าฯ ให้เอานามเดิม ที่นี่ก็ควรใช้อำเภอพระประแดง

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดสมุทรปราการ ถ้าไม่เรียกตามชื่อเมืองเก่าอย่างจังหวัด จะควรเป็นอำเภอสมุทรเจดีย์ หรืออำเภอปากน้ำเจ้าพระยา

ทั้งนี้ควรประการใด ขอพระบารมีปกเกล้าฯ เป็นที่พึง ขอพระราชทานเรียนพระราชบัญญัติ

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า

ขอเดชะ

(สำเนา) ต้นส่งไปลงราชกิจจา วันที่ 21 ตุลาคม 2458

ประกาศขยายเขตกรุงเทพมหานคร

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าเหนือกระหม่อมสั่งว่า ลักษณะปกครองท้องที่มณฑลกรุงเทพมหานคร ซึ่งในชั้นเดิมได้รวบรวมหัวเมืองใกล้เคียงพระมหานครมีเมืองประทุมธานี เมืองนนทบุรี เมืองนครเขื่อนขันธ์ แลเมืองสมุทรปราการ เข้าสมทบตั้งขึ้นเป็นมณฑลหนึ่ง อยู่ในความบังคับบัญชาของเสนาบดีกระทรวงนครบาล ครั้นเมื่อความรุ่งเรืองแห่งพระมหานครมีความเจริญเลื่อนออกไปในแถบทุ่งหลวง ก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดการปกครองท้องที่ตั้งเมืองธัญบุรีแลเมืองมีนบุรีขึ้นเพื่อให้ความสะดวกแก่อาณาประชาราษฎร์ในท้องถื่น และถูกต้องตามลักษณะปกครองพระราชอาณาจักรในครั้งนั้น บัดนี้ความเจริญรุ่งเรืองแห่งพระมหานครแลหัวเมืองที่ใกล้เคียงได้ขยายออกไปติดต่อถึงกันยิ่งขึ้น ระเบียบแบบแผนชนบทธรรมเนียมราชการก็ได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมเป็นลำดับมา จึงทรงพระราชดำริว่าถึงเวลาอันสมควรแล้วที่จะจัดการปกครองขยายเขตพระมหานครออกไปให้พอเหมาะและสะดวกแก่การปกครองในบัดนี้ แ่แบ่งการบังคับบัญชาหัวเมืองขึ้นให้เป็นระเบียบเรียบร้อยตามควรแก่กาลสมัย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้ยกเลิกมณฑลกรุงเทพฯ รวมทั้งที่เมืองนนทบุรี เมืองมีนบุรี เมืองพระประแดง เมืองสมุทรปราการ เป็นเขตพระมหานครตั้งแต่นี้ไป กำหนดเขตด้านเหนือตามแนวคลองหกวาสายล่างของคลองรังสิตฝั่งเหนือเป็นพรหมแดนด้านเหนือ ด้านตะวันตกด้านตะวันออกและด้านใต้คงตามเขตเดิม ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลแลเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยปักหมายเขตแดนแลหมายเขตแผนที่ไว้ให้เป็นที่ยอมรับ

มาตรา 2 ให้ยกเมืองธัญบุรี เมืองประทุมธานี นอกจากเขตที่ได้กำหนดเป็นพระมหานครแล้วไปสมทบเป็นหัวเมืองขึ้นกระทรวงมหาดไทยตั้งแต่บัดนี้ไป

ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลกับเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยปรึกษาจัดการแบ่งปันให้เป็นที่ยอมรับ

มาตรา 3 ให้แบ่งเขตกรุงเทพพระมหานครออกเป็นจังหวัดดังนี้ คือ

กรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกลำน้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดพระนคร

กรุงเทพฯ ฝั่งตะวันตกลำน้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดธนบุรี

แบ่งรอบนอกเป็นจังหวัดนนทบุรี จังหวัดมีนบุรี จังหวัดพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลจัดการกำหนดเขตท้องที่แล้วออกประกาศไว้ให้เป็นหลักถาวรในราชการต่อไป

ประกาศมา ณ วันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 เป็นวันที่ 1806 ในรัชกาลปัตยุบันนี้

(สำเนา) ต้นส่งไปลงราชกิจจา วันที่ 21 ตุลาคม 2458

ประกาศกระทรวงนครบาล
เรื่อง กำหนดเขตท้องที่การปกครองกรุงเทพมหานคร

ด้วยตามความในประกาศพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ขยายเขตกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 มาตรา 1.2.3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เสนาบดีกระทรวงนครบาลปักหมายเขตแดงเขตกรุงเทพมหานครแลกำหนดเขตจังหวัดการปกครองในพระมหานครไว้ให้เป็นหลักฐานในราชการต่อไปนั้น

บัดนี้ขอประกาศการกำหนดเขตจังหวัดแลอำเภออันเป็นเขตกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

เขตกรุงเทพมหานคร

ทิศเหนือต่อมณฑลกรุงเก่า ตั้งแต่คลองหม่อมหม่อมราชพลายคลองซอยที่ 2 มีหลักเนินดินเป็นแนวไป ถึงปลายคลองนายแชก เลี้ยวไปตามลำคลองนายแชก นายชัง คลองลากก๊อน คลองสามวา คลองตรง คลองบ้านแหลมใหญ่ ไปตามคลองบ้านแหลมใหญ่ฝั่งเหนือถึงปลายคลองบางตะไน เลี้ยวไปตามลำคลองบางตะไนฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา เลียบตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกถึงตรงข้ามปากคลองบ้านใหม่ตลาดเนื้อ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปฝั่งตะวันออกตามลำคลองบ้านใหม่ ตลาดเนื้อฝั่งเหนือคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึงสถานีหลักหก ตัดเส้นตรงไปคลองหกวาสายล่าง ฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 14 เป็นพรหมแดนด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อมณฑลปราจีนบุรีแต่คลองหกวาสายล่างไปตามลำคลองซอยที่ 14 ฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบตรงศาลาแดง เลี้ยวไปตามคลองนครเนื่องเขตฝั่งใต้ถึงคลองหลวงแพ่ง เลี้ยวไปตามลำคลองหลวงแพ่งฝั่งตะวันตกถึงคลองประเวศบุรีรมย์เลี้ยวไปตามคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ถึงปากคลองพระยาสมุทร เลี้ยวไปตามลำคลองพระยาสมุทร คลองนิมยตรา คลองฉับ คลองบางจากฝั่งตะวันตกถึงคลองใหญ่เลี้ยวไปตามลำคลองใหญ่ ฝั่งเหนือตัดเส้นตรงไปถึงบึงอันโอง เลี้ยวไปตามลำรางออกทะเลอ่าวสยาม เป้าพรหมแดนด้านตะวันออก

ทิศใต้ปกครองอ่าวทะเลตลอดเขตอำนาจกฎหมาย

ทิศตะวันตกต่อมณฑลนครไชยศรี ตั้งแต่ปากคลองขุนศรีราชวิจิ คลองศิริชะกระบือฝั่งตะวันออก เลี้ยวไปตามลำคลองมหาไยฝั่งเหนือถึงคลองแสมดำ เลี้ยวไปตามลำคลองแสมดำ ฝั่งตะวันออกตัดตรงไปถึงวัดหนองแขมด้านตะวันตก ตัดเส้นตรงจากวัดหนองแขมตรงไปถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์แลคลองมหาสวัสดิ์ ไปตามลำคลองนราภิรมย์ฝั่งตะวันออกถึงคลองเจ้าวัฒนา เลี้ยวไปตามลำคลองเจ้าวัฒนาฝั่งใต้ถึงคลองพระภิรมย์ เลี้ยวไปตามลำคลองพระภิรมย์ฝั่งเหนือถึง

คลองบุญศรี เลี้ยวไปตามลำคลองหม่อมเข้มฝั่งเหนือ เลี้ยวคลองซอยที่ 2 ถึงหลักเขตเนินดิน เป็นพรหมแดนด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นเขตกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็นจังหวัด ต่อไปนี้

1. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอยะราชวัง อำเภอสำราญราษฎร์ อำเภอพาหุรัด อำเภอนะสงคราม อำเภอสามยอด อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย อำเภอจักรวรรดิ อำเภอ สัมพันธวงศ์ อำเภอสามแยก อำเภอบ้านทวาย อำเภอบางรัก อำเภอสวรร อำเภอบางขุนพรหม อำเภอสามเสน อำเภอดุสิต อำเภอนางเลิ้ง อำเภอประจักษ์ อำเภอพญาไท อำเภอประทุมวัน อำเภอบางซื่อ อำเภอบางเขน อำเภอบางกะปิ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดนนทบุรีและเมืองธัญบุรีตั้งแต่ลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกไปตาม ลำคลองบางเขนฝั่งใต้ ถึงคลองเปรมประชากร เลี้ยวไปตามคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึง ตรงสถานีรถไฟหลักหก แล้วตัดตรงไปคลองหกวาสายล่างฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 4 เป็นเขตด้าน เหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดมีนบุรี แต่คลองซอยที่ 4 ตัดตรงไปตามคลองลำเตาปูน คลอง ลาดบัวขาวถึงลำหล่อแหล เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดพระประแดงแต่คลองลาดบัวขาวไปตามลำหลอนแหลลำบ้านม้า คลอง บางกะจะฝั่งเหนือถึงคลองแสนแสบ เลี้ยวไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายช่อง นนทบุรี เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายช่องนนทบุรี ด้านตะวันออกถึงคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามคลอง หัวลำโพงฝั่งใต้ถึงหลักเขตพรหมแดนระหว่างจังหวัดพระนครกับจังหวัดพระประแดง เลี้ยวไปตามลำ รางตัดเส้นตรงจนถึงคลองบางมะนาวไปตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันออกลำน้ำเจ้าพระยา เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดธนบุรี แต่ปากคลองบางมะนาวเลียบขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่ง ตะวันออกถึงปากคลองบางเขนฝั่งใต้ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดพระนคร

2. จังหวัดธนบุรีรวมท้องที่ อำเภอหงษาราม อำเภออมรินทร์ อำเภอบางพลัด อำเภอ ราชคฤห์ อำเภอบุบผาราม อำเภอบุคโล อำเภอตลิ่งชัน อำเภอภาษีเจริญ อำเภอบางขุนเทียน อำเภอราษฎร์บูรณะ อำเภอหนองแขม มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดนนทบุรี แต่สี่แยกคลองนราภิบาลไปตามลำคลองมหาสวัสดิ์ฝั่งใต้ถึง โรงพักพลตระเวนเลี้ยวตัดขึ้นบกตรงไปถึงคลองสวนแดง ไปตามลำคลองสวนแดงฝั่งใต้ออกคลอง บางกอกน้อย เลี้ยวขึ้นไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งตะวันตกถึงตรงปากคลองวัดพิบูลตัดข้าม ฟากคลองบางกอกน้อยไปตามลำคลองวัดพิบูลฝั่งใต้จนถึงคลองบางตำรุ เลี้ยวไปตามคลองบาง ตำรุฝั่งตะวันออกจนถึงเขตวัดเพลงด้านใต้ ตัดเส้นตรงไปปลายคลองวัดละมุด ไปตามลำคลอง วัดละมุดฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดตรงข้ามไปฝั่งตะวันออกลำแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงปาก คลองบางซื่อฝั่งใต้ เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดพระนครแลจังหวัดพระประแดง แต่ปากคลองบางซื่อฝั่งใต้ลงไป ตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกจนถึงคลองบางมะนาวฝั่งเหนือตัดตรงข้ามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่ง-

ตะวันออกจนถึงคลองบางมะนาวฝั่งเหนือตัดตรงข้ามลำน้ำเจ้าพระยาไปฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ไปถึงปากคลองแจรงร้อน เลี้ยวเข้าคลองแจรงร้อนไปตามลำคลองบางฝั่ง ฝั่งตะวันออกตัดเส้นตรงไปปลายคลองขุดเจ้าเมืองไปตามคลองขุดเจ้าเมืองแลคลองขวางฝั่งตะวันออกถึงคลองบางจาก เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการแลเขตมณฑลนครไชยศรี แต่คลองขวางไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือถึงคลองหัวกระบือ เลี้ยวไปตามลำคลองหัวกระบือฝั่งตะวันออกถึงคลอง มหาไชย เลี้ยวไปตามลำคลองมหาไชยฝั่งเหนือจนถึงคลองแสมดำ เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อเขตมณฑลนครไชยศรี แต่คลองมหาไชยไปตามลำคลองแสมดำฝั่งตะวันออกตรงถึงวัดหนองแขมเขตด้านตะวันตก ตัดเส้นตรงไปถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์และคลองมหาสวัสดิ์ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดธนบุรี

3. จังหวัดนนทบุรีรวมทั้งที่ อำเภอถนนบุรี อำเภอปากเกร็ด อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทอง มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อเขตมณฑลกรุงเก่าแต่เนินดินพรมแดนปลายคลองหม่อมแถมคลองซอยที่ 2 ไปตามแนวเนินดินพรมแดนถึงคลองนายแซก เลี้ยวไปตามลำคลองนายแซก นายซัง คลองลากค้อน คลองสามวา คลองตรง คลองบ้านแหลมใหญ่ฝั่งเหนือ แล้วแยกตัดตรงไปตามลำคลองบางตะไน ฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา เลียบลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกไปจนถึงตรงข้ามปากคลองบ้านใหม่ตลาดเหนือ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบ้านใหม่ตลาดเหนือฝั่งเหนือถึงคลองเปรมประชากร เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดพระนคร แต่ปลายคลองบ้านใหม่ตลาดเหนือไปตามคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึงคลองบางเขต เลี้ยวไปตามคลองบางเขตฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยา เลียบลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกลงไปถึงปากคลองบางซ่งฝั่งใต้ เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดธนบุรีแต่ปากคลองบางซ่งฝั่งใต้ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองวัดละมุดฝั่งเหนือจนถึงเขตวัดเพลงด้านใต้ ตัดตรงไปปลายคลองบางตำรุไปตามลำคลองบางตำรุฝั่งตะวันออก เลี้ยวไปตามลำคลองวัดพิบูลฝั่งไปออกคลองบางกอกน้อยตัดข้ามฟากไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งตะวันตกถึงคลองสวนแดนเลี้ยวไปตามลำคลองสวนแดนฝั่งใต้ตัดเส้นตรงไปถึงโรงพักพลตระเวนริมคลองมหาสวัสดิ์ไปตามลำคลองมหาสวัสดิ์ฝั่งใต้จนถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์ เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อเขตมณฑลนครไชยศรีแต่สี่แยกคลองมหาสวัสดิ์ไปตามลำคลองนราภิรมย์ฝั่งตะวันออกถึงคลองเจ้าวัฒนา เลี้ยวไปตามลำคลองเจ้าวัฒนาฝั่งตะวันออกถึงคลองพระภิรม เลี้ยวไปตามลำคลองพระภิรมฝั่งเหนือถึงคลองบุญศรี เลี้ยวไปตามลำคลองบุญศรีฝั่งตะวันออกถึงคลองหม่อมแถม เลี้ยวไปตามลำคลองหม่อมแถมฝั่งเหนือแลคลองซอยที่ 2 ฝั่งตะวันออกถึงเนินดินหลักเขตพรมแดนเป็นเขตด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นจังหวัดนนทบุรี

4. จังหวัดมีนบุรีรวมทั้งที่อำเภอมีนบุรี อำเภอหนองจอก อำเภอแสนสว อำเภอจรัลดิบ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อเมืองธัญบุรีแต่คลองซอยที่ 4 ไปตามลำคลองหกวาสายล่างฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 14 เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อเขตมณฑลปราจีนบุรี แต่คลองหกวาสายล่างไปตามลำคลองซอยที่ 14 ฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบตรงศาลาแดงเลี้ยวไปตามคลองนครเนื่องเขตฝั่งใต้ถึงคลองหลวงแพ่ง เลี้ยวไปตามลำคลองหลวงแพ่งฝั่งตะวันตกถึงคลองประเวศบุรีรมย์ ตัดข้ามฟากไปถึงเขตนาห่างคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการ แต่หลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น จนถึงคลองสิงห์โต เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดพระประแดงและจังหวัดพระนคร แต่หลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้นไปตามลำคลองสิงห์โตฝั่งตะวันตกหักเลี้ยวไปตามลำคลองลาดบัวขาวคลองลำเตาปูนฝั่งตะวันตก ตัดเส้นตรงไปถึงคลองหกวาสายล่างตรงปากคลองซอยที่ 4 เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดมีนบุรี

5. จังหวัดพระประแดงรวมทั้งที่อำเภอพระประแดง อำเภอพระโขนง มีอาณาเขตดังนี้
ทิศเหนือต่อจังหวัดพระนคร แต่ทางรถไฟสายช่องนนทรีไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงคลองบางกะจะ เลี้ยวไปตามลำคลองบางกะจะ ลำคลองบ้านม้าแลลำคลองหล่อแหลถึงคลองลาดบัวขาวฝั่งเหนือ เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดมีนบุรีและจังหวัดสมุทรปราการ แต่ปากคลองหล่อแปลไปตามลำคลองลาดบัวขาวหักเลี้ยวไปตามลำคลองสิงห์โต คลองบางแก้วใหญ่ฝั่งตะวันตกถึงคลองสำโรง เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการ แต่ปากคลองบางแก้วใหญ่ไปตามลำคลองสำโรงฝั่งเหนือถึงทางรถไฟสายปากน้ำ เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายปากน้ำ ด้านตะวันตกถึงสถานีศรีษะจรเข้ ตัดเส้นตรงไปถึงคลองบางนางเกร็ง เลี้ยวไปตามคลองบางนางเกร็งฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดข้ามฟากไปตามลำคลองท่าเกวียนฝั่งเหนือถึงคลองบางจากไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือถึงคลองขวาง เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนครแต่คลองบางจากไปตามคลองขวางแลคลองชุดเจ้าเมืองฝั่งตะวันออกตัดเส้นตรงไปตามลำคลองบางฝ่งคลองแจรงร้อนฝั่งตะวันออกถึงลำน้ำเจ้าพระยาเลี้ยวไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกถึงตรงข้ามปากคลองบางมะนาวตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันตกตัดเส้นตรงไปถึงหลักเขตคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายช่องนนทรี เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายช่องนนทรีด้านตะวันออกถึงคลองแสนแสบ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดพระประแดง

6. จังหวัดสมุทรปราการรวมทั้งที่ อำเภอสุมทราการ อำเภอบางพลี อำเภอบางเหี้ย มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดธนบุรี จังหวัดพระประแดง จังหวัดมีนบุรี และเขตมณฑลปราจีนบุรี แต่คลองศิริชะกระบือไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือเลี้ยวปลายคลองท่าเกี๋ยงไปตามลำคลองท่าเกี๋ยงฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยาดัดข้ามฟากไปตามลำคลองบางนาเกริงฝั่งเหนือ แล้วตัดเส้นตรงไปสถานีรถไฟ (สายปากน้ำ) ศิริชะกระบือไปตามทางรถไฟสายปากน้ำด้านตะวันตกถึงคลองสำโรง เลี้ยวไปตามลำคลองสำโรงฝั่งเหนือถึงคลองบางแก้วใหญ่เลี้ยวไปตามลำคลองบางแก้วใหญ่ คลองสิงห์โตฝั่งตะวันตกถึงหลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น เลี้ยวไปตามเขตนาห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น จนถึงตรงปากคลองหลวงแพ่งเลี้ยวซ้ายไปตามเขตนาถึงคลองประเวศบุรีรมย์เลี้ยวไปตามลำคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ถึงคลองพระยานาคราช เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อเขตมณฑลปราจีนบุรี แต่คลองประเวศบุรีรมย์ไปตามลำคลองพระยานาคราชเลี้ยวไปตามคลองพระยาสมุทร คลองนิมยตรา คลองฉับ คลองบางจาก ฝั่งตะวันตกถึงคลองใหญ่ เลี้ยวไปตามลำคลองใหญ่ฝั่งใต้ตัดตรงไปตามลำรางฝั่งตะวันออกถึงบึงอันโอง ตัดตรงไปตามลำรางออกทะเลอ่าวสยาม เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ปกครองทะเลอ่าวสยามตามเขตอำนาจกฎหมาย

ทิศตะวันตกต่อมณฑลนครไชยศรี แต่ทะเลอ่าวสยามไปตามลำคลองขุนศรีราชวิใจฝั่งตะวันออก ถึงคลองศิริชะกระบือเป็นเขตด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นจังหวัดสมุทรปราการ

กระทรวงนครบาล

ประกาศมา ณ วันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

(ลงนาม) มหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยายมราช

เสนาบดีกระทรวงนครบาล

กรมคลอง

สินค้าอันสำคัญของประเทศสยามที่จำหน่ายออกไปยังนา ๗ ประเทศนั้น ย่อมบังเกิดจากการเพาะปลูกมีเข้าเป็นสินค้าอันใหญ่แลการเพาะปลูกพืชผลต่าง ๆ ที่จะได้ผลเจริญดีนั้น ก็ต้องอาศัยรมน้ำให้บริบูรณ์พอดี เหตุฉนี้พระเจ้าแผ่นดินสยาม แต่โบราณกาลสืบมาจนบัดนี้ จึงได้ทรงพยายามให้ขุดคลองใหญ่น้อยขึ้นในพระราชอาณาเขตร์แทบทุกพระองค์ ทั้งนี้ก็เป็นการส่อให้เห็นได้ว่าการขุดคลองใหญ่น้อยขึ้นในพระราชอาณาเขตร์แทบทุกพระองค์ ทั้งนี้ก็เป็นการส่อให้เห็นได้ว่าการขุดคลองแลแก้ไขลำน้ำต่าง ๆ นั้น นับว่าเป็นการบำรุงอันสำคัญสำหรับประเทศมาแต่สมัยโบราณโน้นแล้ว ด้วยตามพื้นภูมิเทศของประเทศสยามทางนั้นแลลำคลองต่าง ๆ นั้น เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นประโยชน์สำหรับทั้งการเพาะปลูกแลการสินค้า ซึ่งเป็นต้นเหตุที่จะทำให้บ้านเมืองมีความรุ่งเรืองเจริญยิ่งขึ้น การขุดคลองในสมัยโบราณนั้น ใช้การกะเกณฑ์ไพร่พลเมืองขุดจนถึงกรุงเทพฯ มหานครบรรรัตนโกสินทร์นี้ ก็ยังใช้การกะเกณฑ์ขุดคลองอยู่บ้าง ต่อเมื่อในรัชกาลที่ ๔ แลปัตยุบันนี้การขุดคลองต่าง ๆ ที่รัฐบาลขุดนั้นจึงใช้วิธีจ้าง

อึ้งคลองต่าง ๆ ในสมัยหลังนี้ นอกจากที่ให้เจ้าพนักงานจัดการขุดขึ้นแล้วยังมีเอกชน, แลบริษัท, ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองต่าง ๆ ขึ้น เพื่อจำหน่ายที่ดิน ๒ ผัง คลองเหล่านี้ โดยเสียเงินภาคหลวงให้แก่รัฐบาลตามอัตราที่รัฐบาลกำหนดให้คลองสำคัญต่าง ๆ ที่พระเจ้าแผ่นดิน, รัฐบาล, เอกชน, แลบริษัท, ได้ขุดขึ้นแต่ครั้งโบราณจนถึงสมัยปัตยุบันนี้นั้น จะได้กล่าวแต่โดยย่อต่อไปนี้

คลองคูพระนคร

ลัทธิราช ๑๑๔๗ ปีมะเสงสัปปตศกเป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลที่ ๑ พระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าอยู่หัว พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานจัดการขึ้น ๔ คลองคือ

๑. คลองคูพระนครตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ณ วัดบพิตรพิมุข (วัดเชิงเลน) ขึ้นมาอ้อมไปบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา ณ วัดสังเวชวิศยาราม คือออกบางลำภูบนปากคลองฝ่ายเหนือคลอง ๑

๒. ชุดออกจากคลองคูเมืองเดิมไปออกบรรจบคลองนอกเมืองเป็นคลองฝ่ายใต้คลอง ๑ (คือคลองวัดศิริอามาตย์ไปออกวัดเทพธิดา) เป็นคลองอยู่ฝ่ายเหนือคลอง ๑ (มหาชนเรียกว่าคลองหลอด)

๓. ชุดออกจากคลองคูเมืองเดิมไปออกบรรจบคลองนอกเมืองเป็นคลองฝ่ายใต้คลอง ๑ (คือตั้งแต่วัดราชบพิธไปวัดสุทัศน์เทพวรารามมหาชนเรียกว่าคลองสะพานถ่าน)

๔. คลองใหญ่เหนือวัดสะเกษอีกคลอง ๑ ราชทานนามว่า คลองมหานาคไว้เป็นที่สำหรับประชาชนไปมา แลเล่นการรื่นเริงทางเรือในฤดูน้ำ

คลองบางขุนเทียน

ลัทธิราช ๑๑๔๓ ปีเถาะโทศกพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาไลย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาโชฎิกกราชเสฐฐีเป็นแม่กองจ้างจีนชุดบรรจบคลองด้านวัดปากน้ำออกบางบอนเป็นสายคลอง ๑ (คือคลองบางขุนเทียน) สิ้นพระราชทรัพย์เป็นเงิน ๕๒๓๐ บาท แต่ไม่ปรากฏว่าเป็นคลองควายยามแลลึกเท่าใด

คลองสุนัขหอน

พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาไลยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จ้างจีนชุดตั้งแต่ที่น้ำชลเข้าไปในทุ่งริมบ้านโพธิ์คลอง ๑ สิ้นพระราชทรัพย์ ๘๑๗๖ บาท เรียกว่าคลองสุนัขหอน แต่คลองนี้จะกว้างยาวลึกเท่าใดไม่ปรากฏ

คลองแสนแสบ, บางขนาก

ลัทธิราช ๑๑๙๙ เดือนยี่ขึ้น ๕ ค่ำ ปีระกานพศในระหว่างที่ประเทศสยามทำการสงครามกับพม่ากับญวนการส่งเสบียงอาหารและการไปเห็นข้าชดขวางไม่ทันพระราชประสงค์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒน์ราชโกษาธิบดี คือดินเจ้าพระยาบดินทร์เดชา เป็นแม่กองจ้างจีนขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขนาก เป็นทางยาว ๑๓๓๗ เส้น ๑๙ วา ๒ ศอกกว้าง ๖ ศอก ลึก ๔ ศอก ขุดอยู่จนลัทธิราช ๑๒๑๒ ปีขุดโทศกจึงสำเร็จสิ้นพระราชทรัพย์ ๕๐๔๐ บาท ตอนต้นเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายเรียกคลองบางขนากให้เป็นทางไปมาถึงกัน ในระหว่างกรุงเทพฯ กับแม่น้ำเมืองปาจิณบุรี

คลองเจดีย์บูชา

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยพระประสงค์ให้มหาชนไปมานมัสการพระปฐมเจดีย์ได้โดยสะดวก จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้ปากคลองอยู่ท้ายบ้านท่านา ปลายคลองจดพระปฐมเจดีย์ แขวงเมืองนครไชยศรี สิ้นพระราชทรัพย์ ๔๘๐๐ บาท เมื่อวันศุกร์ ขึ้น ๑๒ ค่ำ เดือน ๕ ปีมะเมียพศ โปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่าคลองเจดีย์บูชา

คลองมหาสวัสดิ์

ได้ความตามประกาศรัชกาลที่ ๔ ลงวันพระศกบดีเดือน ๑๑ ขึ้น ๖ ค่ำ ปีระกาศรรักษ ๑๒๒๓ ว่ามีต้องทุ่งริมคลองขุดใหม่ ตั้งแต่บางขวาง แขวงเมือง นนทบุรี ไปออกบ้านจั่นราย แขวงเมืองนครไชยศรี คือ คลองมหาสวัสดิ์ ซึ่งให้เจ้าพระยาระวิงษ์มหาโกษาธิบดี เป็นแม่กองขุดนั้น ได้ขุดสำเร็จแล้ว จึงโปรดเกล้าฯ ยกที่นา ๒ ฝั่งคลองนี้ พระราชทานแก่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ แลพระเจ้าลูกยาเธอคือ นาที่อยู่ในแขวงเมืองนนท์ฝั่งเหนือ ๑๖๒๐ ไร่ ในแขวงเมืองนครไชยศรีฝั่งเหนือ ๙๓๙๖ ไร่ฝั่งใต้ ๕๑๘๔ ไร่ แบ่งเป็น ๕๐ ส่วน ได้ส่วนละ ๗๒๔ ไร่ เป็นเนื้อที่ยาว ๖๐ เส้น กว้าง ๕ เส้น ๘ วา แลได้ความตามประกาศเปิดคลองทวิวัฒนาลงวันศุกร์เดือน ๖ ปีชาลสัมฤทธิ์ ศกักราช ๑๒๔๐ ในพระราชปรารพว่า คลองมหาสวัสดิ์นี้ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้

คลองผดุงกรุงเกษม

จุลศักราช ๑๒๑๓ ปีกุนตรีศก โปรดให้ ท่านเจ้าพระยาศรีสุรียงษ์ ซึ่งว่าที่สมุหพระ
กระลาโหม เปนแม่กอง เจ้าหมื่นไวยวรนาถเปนกองขี้จ้างจีนขุดคลองออกไปชั้นหนึ่ง ปากคลอง
ข้างทิศได้ออกไปริมวัดแก้วฟ้า ปากคลองข้างทิศเหนือออกไปริมวัดเทวราชกุญชร ได้ลงมือขุด
เมื่อ ณ เดือนสิบสอง ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีกุนตรีศก คลองนั้นกว้างสิบวา ลึกหกศอก ยาวร้อยสามสิบ
เจ็ดเส้นสิบวา ราคาเส้นละสองชั่งสิบตำลึง ในปีขุดการขุดคลองสิบเดือนจึงสำเร็จ เมื่อ ณ เดือน
เก้าแรมสิบสี่ค่ำ รวมเงินค่าคลองค่าตอไม้คิดเปนเงินสามร้อยเก้าสิบเอ็ดชั่งสิบสามตำลึงบาท
เพื่อง ให้ชื่อคลองผดุงกรุงเกษม

คลองถนนตรง (เข้าใจว่าเนื่องด้วยคลองเตย)

ศักราช ๑๒๑๙ ปีเมษนพศก โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาวิริงษ์ มหาโกษาธิบดีที่
พระคลังจ้างจีนขุดคลอง ตั้งแต่หน้าบ่อมผลาญไฟรีราบตัดทุ่งลงไปถึงคลองพระโขนง แลตัดคลอง
พระโขนงออกไปทลุถึงแม่น้ำใหญ่เปนคลองกว้างหกวา ลึกหกศอก ยาวสองร้อยเจ็ดเส้นสองวา
สามศอก ทั้งมูลดินขึ้นถมเปนถนนฝั่งเหนือตลอดลำคลอง ราคาค่าจ้างจีนขุดคลองแลถมถนน
เปนเส้น คิดรวมทั้งค่าขุดตอไม้เปนเงินร้อยเจ็ดชั่งสิบแปดตำลึงบาท ประทานชื่อว่าคลองถนน
ตรง

คลองภาษีเจริญ

ศักราช ๑๒๒๘ ปีชานอัฐศก โปรดเกล้าฯ ให้พระภาษีสมบัติบริบูรณ์ ซึ่งเป็นเจ้าภาษีฝิ่น
จำหน่ายเงินภาษีฝิ่นเปนค่าจ้างขุดคลอง ตั้งแต่ปลายคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำ ไปตก
แม่น้ำเมืองนครไชยศรี ยาวหกร้อยยี่สิบเส้น กว้างเจ็ดวา ลึกห้าศอก เปนราคาค่าจ้างขุดคลอง
และค่าตอไม้ รวมเปนเงินพันสี่ร้อยชั่ง ชื่อว่าคลองภาษีเจริญ

คลองดำเนินสะดวก

ศักราช ๑๒๓๐ ปีโรงสัมฤทธิศก วันจันทร์เดือนเจ็ด ขึ้นสี่ค่ำ พณหัวเจ้าท่านสมุห
พระกระลาโหมไปเปิดคลองขุดใหม่ที่บางนกแขวกคลองนั้นได้ลงมือขุดเมื่อปลายปีชานอัฐศก ขุด
ตั้งแต่แม่บางยางเมืองนครไชยศรีฝั่งตะวันออกไปตกคลองบางนกแขวก แขวงเมืองราชบุรี ยาว
แปดร้อยยี่สิบเส้น กว้างหกวา ลึกหกศอก รวมค่าจ้างขุดค่าตอไม้ เงินในพณหัวเจ้าท่านสมุหพระ
กระลาโหมพันชั่ง ในหลวงพระราชทานธารณะด้วยสี่ร้อยชั่ง รวมเปนเงินพันสี่ร้อยชั่ง ให้ชื่อ
คลองดำเนินสะดวก

คลองภาษีเจริญ

๒ ได้ความตามประกาศขุดคลองภาษีเจริญลงวันจันทร์เดือน ๙ ขึ้น ๑ ค่ำ หนึ่งปีฉลูสัปตศก ว่า พ่ออี่ยมพระภาษีสมบัติบริบูรณ์ ขอประกาศให้ทราบทั่วกันว่าข้าพเจ้าคิดจะขุดคลองตั้งแต่บ้านดอนกดี แขวงเมืองสมุทรสาคร ออกคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำแขวงกรุงเทพฯ เป็นทางยาว ๕๐๐ เส้นเศษ กว้าง ๗ วา ลึก ๕ ศอก จึงนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาความทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่าที่ข้าพเจ้าคิดนั้นชอบอยู่ แต่เพราะปีนี้ต้องเลิกอากรสวนใหญ่แลภาษีเข้าก็เก็บไม่ได้ พระราชทรัพย์หลวงจะจ่ายมาเพนทุนอย่างขุดคลองอื่น ๆ จะไม่พอ ข้าพเจ้าจึงกราบบังคมทูลว่าเมืองอื่นเขาขุดคลองทำไมต้องเอาเงินแผ่นดินใช้เพนแต่ค่าเรียไรกัน ถ้าไม่พอเขาจึงขออำนาจแผ่นดินช่วยข้าพเจ้าจึงออกความเพนสองอย่างคือ ๑ เก็บเงินจากเรือแพที่เดินเข้าออก ๒ ตั้งโรงหวยที่เมืองนครไชยศรีแลเมืองสมุทรสาคร ๓ ปีเอาเงินเพนค่าจ้างขุด จึงขอประกาศว่าใครจะเห็นอย่างไร ตั้งแต่นั้นมาพ่ออี่ยม, พระยาศรีสมบัติบริบูรณ์ จะเป็นผู้ขุดหรือพระราชทานพระราชทรัพย์ให้ข้าราชการผู้ใดเพนแม่กองขุด แลสิ้นพระราชทรัพย์เท่าใดไม่ปรากฏ จนวันพุธเดือน ๕ ปีกจอ ยังเพนสัปดาห์ศกศักราช ๑๒๕๗-๘ ในรัชกาลปัจจุบันนี้ จึงปรากฏตามประกาศขุดซ่อมคลองภาษีเจริญในพระราชปรารพว่าคลองภาษีเจริญนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้ แต่คลองนี้เพนคลองน้ำชนกันมักจะเกิดมูลดินตื้นเขินขึ้นโดยเร็ว

เมื่อปีกลุสัปดาห์ศก ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองดินในลำคลองนี้ขึ้นครั้งหนึ่ง แลเมืองวันศุกร์เดือน ๕ ขึ้น ๖ ค่ำ ปีกจอยังเพนสัปดาห์ศกศักราช ๑๒๕๗-๘ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จ้างจีนขุดซ่อมคลองนี้ให้ลึกดีตามเดิมอีกครั้งหนึ่ง

ในรัชกาลปัจจุบันนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงปรารพว่า การเกาะปลูกแลการค้าขายเพนการสำคัญที่บ้านเมืองจะมีความเจริญรุ่งเรืองขึ้นทันสมัย ย่อมอาศัยรมีทางน้ำแลทางบกไปมาได้โดยสะดวก จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้จ่ายพระราชทรัพย์ให้เจ้าพนักงานจัดการจ้างจีนขุดคลองต่าง ๆ ขึ้นในพระราชอาณาเขตร์หลายคลอง แลทั้งพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เอกชน แลบริษัทขุดคลองขึ้นอีกด้วยเพนอันมาก เพราะฉนั้นในรัชกาลปัจจุบันนี้จึงควรจำแนกการขุดคลองต่าง ๆ ออกเพน ๓ ประเภทคือ

คลองที่รัฐบาลขุดเอง

ประเภท ๑

พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เอกชนขุด

ประเภท ๒

พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้บริษัทขุด

ประเภท ๑

ส่วนคลองรัฐบาลจัดการขุดเองนั้น คือ

๑. คลองนครเนื่องเขตร์

๒. คลองประเวศบุรีรมย์

๓. คลองท่าไช้

๔. คลองทวีวัฒนา

๕. คลองนราพิรมย์

คลองทวีวัฒนา

เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ศักดิ์ กราบบังคมทูลว่าคลองมหาสวัสดิ์, คลองภาษีเจริญ เป็นคลองต่อเนื่อง แม่น้ำทั้งสองให้ติดต่อกันได้ แลเป็นทางที่ราษฎรไปมาค้าขายสะดวกดีมีผลประโยชน์มาก แต่ครั้นการนานมาคลองทั้งสองนี้ตื้นเขินกว่าที่ขุดไว้แต่เดิม เพราะคลองนั้นขุดตรงไปทางทิศตะวันออก แลตวันตกเวลาน้ำขึ้นก็ไหลเข้าในคลองพร้อมกันทั้งสองข้าง เป็นที่น้ำชนกันอยู่ยากกลางเป็นเหตุให้พื้นเขินทุกปี เพราะไม่มีทางกระแสน้ำที่จะปัดเป่าให้ไหลตลอดทั่วทั้งสองข้างนั้นได้ เห็นว่าควรขุดคลองตั้งแต่หลักสองคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือตัดไปกลางทุ่งถึงศาลากลางทูลคลองมหาสวัสดิ์ฝั่งใต้เป็นทางยาว ๓๔๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอก จะเป็นประโยชน์ดี ทรงพระราชดำริห์ว่าคลองมหาสวัสดิ์, คลองภาษีเจริญ เป็นคลองของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้เป็นประโยชน์แก่การเพาะปลูกแลการค้าขายของประชาชนทั่วไป ครั้นมีเหตุเป็นที่เสียหายขึ้นเช่นนี้ก็เป็นที่เสื่อมเสียพระเกียรติยศแลประโยชน์ทางการค้าขายของคณาประชาราษฎร ควรจะขุดคลองนี้ขึ้นไว้ให้เป็นการช่วยคลองเดิมให้ถาวรวัฒนาต่อไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์เป็นแม่กองจัดการจ้างจีนขุด แลโปรดเกล้าฯ จัดให้ผู้รับตรอกช่วยเสียค่าขุดคลองไร่ละ 1 บาท การขุดได้สำเร็จดังพระราชประสงค์เมื่อปีชาลสมฤทธิศกราช ๑๒๔๐ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำพระราชพิธีเปิดคลองนี้ ให้มหาชนไปมา พระราชทานนามว่า คลองทวีวัฒนาในศก ๑๒๕ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ กำหนดเขตที่ดินไว้ฝั่งละ ๔๐ เส้น

คลองนราภิรมย์

เมื่อขุดคลองทวีวัฒนาแล้ว เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ กราบบังคมทูลพระกรุณาว่า ถ้าขุดคลองตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองมหาสวัสดิ์ต่อคลองทวีวัฒนาไปออกตำบลบ้านลำพญาหรือวัดลำพญาแม่น้ำเมืองนครไชยศรี เป็นระยะทางประมาณ ๕๔๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอก คือขุดต่อคลองทวีวัฒนาขึ้นมา ๓๔๐ เส้น แลขุดตามเลี้ยวคู้ลำพญาลงมาต่ออีก ๒๐๐ เส้น ได้แล้วน้ำจืดในลำน้ำเมืองสุพรรณบุรี ก็จะไหลเข้าคลองมหาสวัสดิ์, คลองทวีวัฒนา, ถึงคลองภาษีเจริญราษฎรก็ได้รับพระราชทานน้ำจืดทั่วถึงกัน ลำคลองมหาสวัสดิ์, แลคลองภาษีเจริญน้ำคงไหลแรงมูลดินก็จะไม่นอนคลองอยู่ได้ บังคมทูลว่าจะขุด คลองตั้งแต่ปลายคลองพระโขนงแขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงพรมแดนเมืองฉะเชิงเทรานั้นเป็นประโยชน์มากเป็นอันต้องขุดเป็นแน่แต่ในขณะนี้ทุนรอนฉันออกไปหลายอย่างคือ ขุดคลองต้น คลองภาษีเจริญ คลองมหาสวัสดิ์ตำบลหนึ่ง คลองท่าไข่ เมืองฉะเชิงเทราตำบลหนึ่งนั้น

คลองประเวศบุรีรมย์

จุลศักราช ๑๒๓๙ ปีฉลูนพศกพระยาดำรงคราชพลชั้นคือพระยามหาโยธา ทำหนังสือรายการที่จะขุดคลองตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงแม่น้ำบางปะกง แขวงเมืองฉะเชิงเทรา เป็นระยะทางยาว ๑๑๕๐ เส้น ปากคลองกว้าง ๔ วา พื้นคลองลึกกว้าง ๑๑ ศอก ลึก ๔ ศอก ยกไว้เป็นถนนฝั่งละ ๒ ศอก ขึ้นเสนอเจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ที่สมุหพระกลาโหม นำขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา ทรงทราบฝ่าละอองธุรีพระบาท แล้วโปรดเกล้าฯ พระราชทานลายพระหัตถ์เลขาหลวงวันพุดขึ้น ๕ คำ เดือน ๗ ปีชาลสัมฤทธิ์ศกศักราช ๑๒๔๐ ถึงเจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ว่าการเรื่องนี้ อันมีความประสงค์ให้เป็นประโยชน์แก่ราษฎรโดยเร็วจะได้เป็นทำนุบำรุงบ้านเมืองในเจริญขึ้น ที่จีนเรียกค่าจ้างเส้นละ ๘๕ บาทนั้นไม่สู้แพงนัก ให้ทำสัญญาลงมือขุดตามราคานั้นเถิด เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์รับพระบรมราชโองการให้พระยาดำรงคราชพลชั้นเป็นแม่กองจ้างจีนขุด จีนได้ลงมือขุดตั้งแต่เดือนแปดข้างแรม ปีชาลสัมฤทธิ์ศกศักราช ๑๒๔๐ มาจนถึง ณ วันพุดขึ้น ๑๔ คำ เดือน ๑๐ ปีชาลสัมฤทธิ์ศกศักราช ๑๒๔๐ ขุดแล้ว ๒๐๒ เส้น ครั้งปีมะโรงโทศกจุลศักราช ๑๒๔๒ รวมการที่ขุดไปแล้ว ๔๘๒ เส้นเป็นค่าจ้างขุดเส้นละ ๘๕ บาท คิดเป็นเงิน ๘๓๔๗๐ บาท กับขุดคลองแยกจากคลองประเวศอีก ๔ คลอง กว้าง ๘ ศอก ลึก ๓ วา ค่าจ้างจีนขุดเส้นละ ๒๐ บาท การขุดคลองสายนี้ได้จัดการให้ราษฎรลงชื่อตรอกชื่อช่วยเสียค่าขุดคลองด้วยคือ ตอนต้นตั้งแต่ปลายคลองพระโขนงตอนหนึ่งค่าคลองไร่ละ ๕ สลึง ตอนกลางค่าลงดไร่ละ ๑ บาท ตอนข้างแขวงเมืองฉะเชิงเทราไร่ละ ๖ สลึง ปลายคลองประเวศไร่ละ ๒ สลึง คลองที่ ๑-๒-๓-๔ ซึ่งเป็นคลองแยกคลองประเวศไร่ละ ๑ บาท เป็นค่าจ้างจีนขุดถ้าเจ้าของนามีใบจองปี ๑๐๘-๑๑๙ ไม่ต้องเสียค่าจองเสียแต่ค่าคลองแลค่าธรรมเนียมรวมเป็นเงิน ๕ บาท ๓ สลึง เป็นของหลวง ๓ บาท ๓ สลึง ของกำนัน ๑ บาท พยาน ๑ บาท ครั้งเมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคมศก ๑๒๐ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กำหนดเขตที่ดินคลองประเวศบุรีรมย์ แลคลองแยกฝั่งไว้ละ ๔๐ เส้น

คลองอุดมชนจร

จุลศักราช ๑๒๔๘ ณ วันพุดขึ้นหกคำเดือนอ้ายปีจออัฐศกเจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์พิพัฒนศักดิ์ กราบบังคมทูลพระกรุณา ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองที่ตำบลมุงกาหลวงปากคลองเปรงขึ้นมา ตั้งแต่คลองประเวศบุรีรมย์ตลอดไปจนทลิ่งคลองนครเนื่องเขต แขวงเมืองฉะเชิงเทราเป็นทางยาว ๓๘๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอก ยื่นสูงขึ้นไปฝั่งละ ๓๓ เส้นเป็นที่นา ๒๐๖๐๕ ไร่ ทรงพระราชดำริเห็นว่า เมื่อมีคลองขึ้นมากหลายแห่งย่อมทำให้การเพาะปลูกแลทางไปมาค้าขายเจริญในพระราชอาณาเขตฯ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต เมื่อวันอาทิตย์ แรม ๑ คำ เดือน ๗ ปีชวดสำฤทธิ์ศกศักราช ๑๒๕๐ เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ให้พระยาสีหราชเดโชไชยเป็นแม่กองแลได้ลงมือขุดในปีนั้น จนเดือนธันวาคมรัตนโกสินทรศก ๑๐๘ การขุดคลองแล้วเสร็จทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่าคลองอุดมชนจร แลโปรดเกล้าฯ พระราชทานยกเงินค่าน้ำให้แก่ราษฎรผู้ทำ

หักร้างทางพงแล้งจ้งที่นา ๒ ผังคลองนี้มีกำหนด ๓ ปี แลได้ขุดคลองแยกออกคลองอุดมจนจร
อีก ๒ คลอง คือ คลองที่ ๑ กว้าง ๒ วา ลึก ๓ ศอก ยาว ๘๐ เส้น สูงขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น เป็นที่
นา ๔๐๐๐ ไร่ คลองที่ ๒ ๑๑๘ เส้น สูงขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น กว้าง ๒ วา ลึก ๓ ศอก เป็นที่นา
๕๘๐๐ ไร่ ทลุถึงคลองหลวงแพ่งทั้งสองคลอง

คลองหลวงแพ่ง

ลุศักราช ๑๒๕๐ ปีชวดสัมฤทธิศก หลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ ขอพระราช
ทานพระบรมราชานุญาต ขุดคลอง ตำบลทุ่งกาหลง ตั้งแต่คลองประเวศน์บุรีรมย์ฝั่งเหนือขึ้นไป
ถึงคลองแสนแสบ ต่อกับคลองนครเนื่องเขตร์ประมาณยาว ๓๘๓ เส้น ๑๕ วา ลึก ๓ ศอกยื่นขึ้น
ไปจากคันคลองฝั่งละ ๒๖ เส้น ทรงพระราชดำริห์ว่าการขุดคลองขึ้นเป็นประโยชน์แก่ราษฎรมาก
จึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต เมื่อวันขึ้น ๙ ค่ำ เดือนอ้าย ปีชวดสัมฤทธิศก
ศักราช ๑๒๕๐ ปีแลไม่เรียกค่านา ๓ ปี แก่ผู้ที่ต้องออกเงินช่วยในการขุดคลองนี้ ขุดสำเร็จเมื่อวันที่
๒๐ มกราคม รัตนโกสินทรศก ๑๐๙ แลขุดตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองประเวศน์บุรีรมย์ไปทลุคลอง
นครเนื่องเขตร์ตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองนครเนื่องเขตร์ไปบรรจบคลองแสนแสบ ตำบลบางน้ำเปรี้ยว
อีกคลองหนึ่ง

คลองบางพลีใหญ่

เมื่อเดือนกรกฎาคมศก ๑๑๗ สมิงปันทะเล ทำเรื่องรายขึ้นต่อพระเจ้านองยาเอ
กรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลัง, (เมื่อกระทรวงเกษตราธิการโอนไปรวม
อยู่ด้วยนั้น) ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองตำบลลำโรงฝั่งใต้ ตั้งแต่คลองบาง
เลา แขวงเมืองสมุทรปราการไปออกคลองบางเหี้ย เป็นทางยาว ๒๖๙ เส้น กว้าง ๕ วา ลึก ๔
ศอก กำหนดยื่นขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น ยกเป็นถนนริมคลองฝั่งละ ๑๐ วา จะลงมือขุดในเดือน
มกราคมศก ๑๑๗ ให้แล้วเสร็จในมีนาคมศก ๑๒๐ พระเจ้านองยาเอกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย
นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว ทรงพระราชดำริห์ว่า
การขุดคลองให้มากสายหลายแห่งเป็นเหตุให้การเกาะปลูกเจริญยิ่งขึ้น แลเป็นประโยชน์แก่
มหาชนที่จะไปมาหาไครยได้โดยสะดวก จึงทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชา
นุญาตเมื่อเดือนธันวาคม ๑๑๗ สมิงปันทะเลลงมือขุดคลองนี้เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคมศก ๑๑๗
แล้วเสร็จในเดือนมีนาคมศก ๑๒๐

คลองเจริญ

เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ศก ๑๐๙ พระยาดำรงราชพลขันธ์ ยื่นหนังสือต่อท่าน
เจ้าพระยาภาสกรวงศ์ ที่เทศตราธิบดี ขอพระบรมราชานุญาตขุดคลอง ๓ สาย ตั้งแต่คลองหลวง
แพ่ง ซึ่งเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ให้ขุดไปถึงทุ่งโคโล่ แขวงกรุงเทพฯ เป็นทางยาว ๗๖๕ เส้น
กว้าง ๔ วา ลึก ๓ วา ยื่นขึ้นไปจากฝั่งคลองฝั่งละ ๒๕ เส้น เป็นที่นา ๓๓๗๕๐ ไร่ กำหนดจะลง
มือ

ชุดในเดือนมีนาคมศก ๑๐๙ ให้แล้วเสร็จในศก ๑๑๑ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ศก ๑๐๙ เจ้าพระยาภาสกรวงษ์นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา ความทรงทราบได้ฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้ว ทราบพระราชดำริว่าการชุดคลองย่อมเป็นประโยชน์อันยิ่งใหญ่ของการเกาะปลูกทั้งปวงทั่วไป เป็นเหตุให้บ้านเมืองเจริญยิ่งขึ้น จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาดำรงราชพลขันธ์ได้ลงมือชุดในเดือนเมษายนศก ๑๑๐ โดยค่าจ้างชุดเส้นละ ๘๐ บาท ชุดแล้ว ๒ คลอง ในเดือน มกราคมศก ๑๑๑ ยังอีก ๘ เดือนจึงจะแล้วเสร็จทั้ง ๓ คลอง

ประกาศคลองสวัสดิ์เปรมประชากร

มีพระบรมราชโองการ พระบันฑิตสุรัสวดีในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศแก่พระบรมราชวงษานุวงศ์ แลข้าทูลละอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อย แลคฤหัสถ์บรรพชิต ราษฎรชายหญิงในกรุงนอกกรุงทั้งปวง ให้ทราบทั่วกันว่า ตั้งแต่เสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติแล้ว ได้ทรงทูลบำรุงการพระนครชั้นในชั้นนอก ให้เจริญงามดีขึ้นกว่าเก่าหลายประการ ครั้น ณ ปีมะเมียโทศก เสด็จพระราชดำเนินขึ้นไปพระราชทานพระกฐินกรุงเก่าโดยเรือกลไฟ ทรงสังเกตได้ว่าลำแม่น้ำใหญ่ที่ใช้อยู่ทุกวันนี้เป็นทางอ้อมวกเวียนไปถ้าโดยกำลังเรือแจวเรือพายจะไปถึงกรุงเก่าได้ก็ช้าเป็นหลายวันหลายเวลา ในคราวเมื่อรดน้ำเหนือมีมา จะเดินเรือใหญ่เรือน้อยขึ้นไป ก็ยิ่งลำบากยากนักกว่าจะถึงกรุงเก่าได้ ทรงพระราชดำริว่าถ้าคิดตัดทางใหม่ให้ตรงเป็นคลองน้ำ พอใช้เรือใหญ่เรือน้อยเดินไปมาสะดวกทั่วกันได้อีกทางหนึ่งจะมีคุณหลายประการคือ ราษฎรขึ้นล่องตามแม่น้ำใหญ่เห็นว่าทางอ้อมไปมาช้า ก็จะได้เข้ามาเดินตามคลองชุดใหม่ ได้อาไศรยถ่อพายแลดูตลากได้ถนัด จะตัดทางไปมาใกล้เข้าได้ หนึ่งที่ทุ่งนาเป็นป่าพงรกชัฏอยู่ ก็เป็นที่ข้างเถื่อนข้างป่าไปมาอาไศรย ไม่มีผู้จะคิดหักร้างถางป่าทำเป็นที่นาที่สวนให้เกิดขึ้นได้เพราะไม่มีคลองน้ำ ก็ถ้าได้อาไศรยคลองน้ำแล้ว ราษฎรจะมีความชื่นชมมาก ต่างคนต่างจะไปจับจองทำที่นาที่สวนปลูกสร้างต้นผลไม้มิโดยการไม่ช้า ล่วงไปสองปีสามปีก็จะเป็นที่สนุกสนานทั้งบ้านเรือน จะตั้งเจริญขึ้นเป็นที่อยู่อาไศรย มีมากทวีไปทุก ๆ ปี แลพวกราษฎรที่ได้ไปมาค้าขายขึ้นล่องตามคลองนี้ทั้งคฤหัสถ์บรรพชิตได้ความศุขมากทั่วกัน จะประมาณมิได้ ได้ชื่อว่าให้ผลประโยชน์ใหญ่ยิ่งแก่ประชุมชนทุกถ้วนหน้า จึงมีพระบรมราชโองการดำรัสสั่งท่านเจ้าพระยาตรีสุรวงษ์สมันตพงษ์พิสุทธมหาบุรุษศรีรัตนอดม ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน ให้จัดหาผู้ซึ่งจะเป็นนายงาน จัดการจ้างจีนชุดคลองตามที่ทรงพระราชดำรินั้น ท่านจึงจัดได้พระชลธารวินิจฉัยนายคลองผู้ใหญ่ ให้วัดที่ปักกรุยเป็นระยะตัดทางข้ามทุ่งนาตั้งแต่คลองโคกอกลำน้ำเกาะกิตมาถึงดอนเมืองระยะหนึ่ง กำหนดทางได้ ๗๔๔ เส้น รวมทั้งสองระยะเป็นทาง ๑๒๗๑ เส้น ๓ วา เห็นว่าเป็นทางตรงดีแล้ว จึงพระราชทานให้จำหน่วยพระราชทรัพย์เป็นค่าจ้างให้จีนชุดคลองทั้งสองระยะเป็นทาง ๑๒๗๐ เส้น ๓ วา เห็นว่าเป็นทางตรงดีแล้ว จึงพระราชทานให้จำหน่วยพระราชทรัพย์เป็นค่าจ้างให้จีนชุดคลองทั้งสองระยะนี้ พวกจีนได้จับการชุดคลองตั้งแต่วันเสาร์ เดือนสาม ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีมะเมียโทศกศักราช ๑๒๓๒ จนถึงวันพฤหัสบดีเดือนสิบ แรมสิบห้าค่ำ ปีมแมตรีศกศักราช ๑๒๓๓ ครั้งหนึ่งแปดเดือน แล้วจับการชุดตั้งแต่วัน

พฤษศยปีเดือนสามขึ้นค่ำหนึ่งปีมแมตริศก จนถึงวันจันทร์เดือนเก้าแรมสิบสี่ค่ำปีวอกจัตวาศก ศักราช ๑๒๓๔ คิตรวมสิบหกเดือนก็สำเร็จ ก็ธรรมเนียมชุดคลองลัดตัดทางให้ตรงสำเร็จ ประโยชน์ แก่ประชุมชนคฤหัฐบรรพชิตราษฎรไปมาทั่วกันนี้ ครึ่งกรุงศรีอยุธยาเก่าพระเจ้าแผ่นดินในโบราณท่านก็ได้ชุดคลองหลายตำบล แต่ครั้งนั้นใช้การเกณฑ์แล้วด้วยแรงผู้คนหัวเมืองนั้น เปน อันมากนับหมื่นระดมมาค้ำงเดือนแรมปีจึงสำเร็จได้ ทรงพระราชดำริห์เห็นว่าที่ใช้แรงคน เกณฑ์มาให้นั้นคนเปนอันมาก ได้ความทุกข์เดือดร้อนจำใจจะทำจะจัดว่าเป็นการกุศลอะนะ วัชกรรมบุญกิริยาบริสุทธิมิได้ ครั้นนี้จึงได้ทรงบริจาคพระราชทานทรัพย์พระคลังเดิมสำหรับ พระองค์มิใช่พระราชทรัพย์ในพระคลัง สำหรับใช้ราชการแผ่นดิน ออกจำหน่ายเป็นค่าจ้างจีนชุด คลองตั้งสองระยะ ซึ่งว่าแล้วนี้จนตลอดมิได้กะเกณฑ์ขอแรงพวกหัวเมืองให้ระดมกันทำอย่างครั้ง โบราณ แลค่าจ้างปลูกโรงงานที่อาไศรยทั้งค่าไม้ค่าจากแลค่าจ้างชุดต่อไม้ คิตรวมเงินเบ็จเสร็จ เปนเงินตรา ๒๕๔๔ ชั่ง ๒ ตำลึง การคลองนั้นสำเร็จแล้ว บัดนี้มีพระบรมราชประสงค์จะให้ มีพระกรรมการณ์ฉลองคลองเป็นศุภสวัสดิมงคลให้นิมนต์อาราธนาพระราชอาคันตุกะผู้ใหญ่ ๆ สามสิบ รูปสวดพระปริตพุทธมนต์ที่ประทับปากคลองโค ออกลำแม่น้ำเกาะเกิดแห่งหนึ่ง อีกยี่สิบรูปสวด ณ ที่ประทับปากคลองที่ออกบันจบคลองผดุงกรุงเกษมแห่งหนึ่งเวลาเย็นวันเสาร์เดือนสิบเอ็ดขึ้น สิบค่ำปีวอกจัตวาศก ในเวลาค่ำวันนั้นให้นัดบันดาประชาชนข้าราชการและราษฎรชายหญิงไทย จีนแลอื่น ๆ ต่างภาษาทั้งคฤหัฐบรรพชิตในกรุงนอกกรุงทั้งปวงพร้อมกันเล่นการเล่นต่าง ๆ ตาม วิชาของคน ๆ รุ่งขึ้นวันอาทิตย์เดือนสิบเอ็ดขึ้นสิบเอ็ดค่ำ พระสงฆ์จะได้รับพระราชทานฉันทเวลา เข้า ฉันทแล้วจะได้อ่านคำประกาศ แล้วพระราชทานไทยทานแก่พระสงฆ์ราชาคณะแล้วให้เปิด คลองน้ำได้เดินโดยสะดวก พระราชทานนามว่า คลองสวัสดิเปรมประชากร แลให้จากถนนปาก เสาธงไว้เป็นสำคัญในระยะร้อยเส้น ๆ จนตลอดมา แล้วเสร็จพระราชดำเนินกลับโดยชบวนพยุหยาตราตามคลองนี้เป็นปฐมมงคลฤกษ์ พร้อมกับพระบรมราชวงษานุวงศ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระ บาทผู้ใหญ่ผู้น้อยฝ่ายทหารพลเรือน โดยเสด็จพระราชดำเนินเป็นอันมากจนตลอดถึงที่พลับพลา ณ ปากคลองที่ออกบันจบคลองผดุงกรุงเกษม เสด็จขึ้นประทับพลับพลาพระราชทานไทยทาน แต่พระสงฆ์ราชาคณะเสร็จแล้ว เสด็จพระราชดำเนินกลับพระบรมมหาราชวัง

ก็การที่ทรงพระราชดำริห์ให้สร้างปากคลองขึ้นใหม่เพื่อให้เป็นที่ราษฎรไทยจนลูกค้าวานิชนแลชาวต่างภาษาทั้งสมณชีพราหมณ์ได้สัญจรไปมาโดยผาสุกสบายเป็นสุขประโยชน์ทั่วกัน ทั้งนี้เป็นอะนะวัชวิบุญกิริยา การพระราชกุศลใหญ่สำเร็จในพระองค์ส่วนหนึ่ง แลให้เป็นคุณ เกียรติยศแก่แผ่นดินด้วยส่วนหนึ่ง เพราะเป็นของถาวรจะดำรงยั่งยืนไอล้านกาลนานหลายร้อยปี ผู้ที่ได้ใช้สอยสัญจรไปมาตามคลองนี้ จงได้ไปมาโดยสะดวกสบายไม่ต้องเสียเงินค่าคลองแลภาษี คลองแต่สิ่งใด ตั้งพระราชหฤทัยจะได้ราษฎรได้ความเย็นใจทั่วกันตั้งแต่นี้ไปให้ราษฎรชายหญิง คฤหัฐบรรพชิตลูกค้าวานิชนแลต่างภาษาจงไปมาค้าขายแลขึ้นล่องตามคลองนี้ตามประสงค์ของตน ๆ โดยสะดวกสบายด้วยกันทุกท่านทุกนายทุกคน เทอญ

แลการพระราชกุศลอะนะวัชบุญกิริยาถาวรกรรมมหาบุญขันธนิสัณผล คือได้ให้สุภา
นาคลองสวัสดิเปรมประชากรนี้ เปนที่ประชุมชนอนเณกรถวันหน้า ได้สัญจรไปมาโดยผาศุ
สบายถึงที่ประสงค์เร็วไวง่ายไกล่เข้ากว่าแต่ก่อน มีผลเปนสุขประโยชน์หลังไหลไม่รู้ขาดทั้งกลาง
วันกลางคืนเหมือนดังกระแสนไหลในลำคลองไม่รู้จากฉนั้นทรงพระราชอุทิศกัลปนาผลแต่
พระสงฆ์เถรานุเถรและพระบรมราชวงษานุวงษ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อยทั้งปวงซึ่ง
ได้มาพร้อมณที่ประชุมนี้ก็ดีมีได้มาก็ดี แลผู้ใด ๆ ได้อุปการชวชวยในการคลองนี้แต่ต้นเริ่ม
เดิมมาจนสำเร็จ แลท่านทั้งปวงที่ได้พร้อมใจกันมาเล่นการคลองครั้งนี้ แลท่านทั้งหลายทุกคน
ทุกหมู่ทุกคน บันดาซึ่งได้ขึ้นล่องไปตามคลองนี้ จงมีจิตยินดีอนุโมทนา อนึ่งทรงพระราช
อุทิศส่วนพระราชกุศลนี้ แต่พระบรมราชบรรพบุรุษ ในโบราณราชวงษกรุงเทพทราวดีศรี
อยุธยาเก่า ซึ่งเสด็จสวรรคาลัยละโลกนี้ไปยังประโลกย์แล้วก็ดี อีกพระบรมราชบรรพบุรุษใน
พระบรมราชวงษนี้ทั้งพระสัมพันธวงษานุวงษ์ทั้งปวงที่เสด็จทิวงคตแลสิ้นพระชนม์ล่วงไปแล้วก็ดี
อนึ่งแต่เทพดาซึ่งได้อภิบาลรักษานพปดลมหาเสวตรฉัตรแลบรมอาศน์รัตนราชบัลลังก์ณพระที่
นั่งต่าง ๆ ในพระราชวังนอกพระราชวัง อีกทั้งพระสยามเทวาธิราชซึ่งมีอำนาจได้บริรักษ์
กรุงเทพมหานครอมรรัตนโกสินทรมหินทรายุทธยา และเทพดาซึ่งรักษาพระปฎิมากรเจดีย์
อุโบสถสถานคารสถานต่าง ๆ ในที่ไกล่ที่ไกลแลสถิตย์อาศัยในภูมิสถานพฤษขรรพดาไลยทอง
นภาภาค แลสรรพสัตว์ทั้งปวงจะประมาณมิได้ จงได้ชื้อชอนยินดีรับส่วนพระราชกุศลอนุโมทนา
แล้วจงพร้อมกันตั้งไมตรีจิตรวายไชย แลพระพรให้พระบาทสมเด็จพระจุฬาลงกรณ์เกล้าเจ้าอยู่
ทรงศรฐาพรด้วยศิริสวัสดิปราศจากโรควิบัติอุปัทวันตราย แลเจริญพระชนมายุพรรณสุขพละ
ปฎิภาณ แลให้ทรงสำราญพระราชหฤทัยดำรงอยู่ในศิริราชสมบัติสืบกาลนาน สมบูรณ์ ณ ด้วย
พระราชวรฤทธิเดชานุภาพแผไพศาล พร้อมด้วยสรรพัตทั้งวิญญานอวิญญานมาเพิ่มพูน
ประดับพระบารมี แลจงตั้งไมตรีจิตรอภิบาลรักษพระบรมราชวงษานุวงษ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระ
บาทราชมนตรียุใหญ่ผู้น้อย ทั้งฝ่ายหน้าฝ่ายใน แลสมณชีพรมหานไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินทั่วทั้งพระ
ราชอาณาเขต ให้ปราศจากสรรพโรคาที่อุปัทวะเหตุภัยอันตรายต่าง ๆ ได้รับราชการสนองพระ
เดชพระคุณสืบไปณกาลเบื้องหน้า อนึ่งขอให้พระราชอาณาจักรแห่งพระบรมราชวงษนี้ดำรงยั่งยืน
ไปสืบกาลนาน อย่าได้มีความเสื่อมทรมเสียที่แก่ข้าศึกศัตรูทุกทิศทางทุกเมื่อ เทอญ

สิทธิธิดุ

สิทธิธิดุ

สิทธิธิดุ

ประกาศมาณวันพฤหัสบดี เดือนสิบเอ็ด ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีวอกจัตวาศก จุลศักราช ๑๒๓๔

กุลีโรงสีกรุงเทพฯ

ที่ทำการกองพิเศษ

วันที่ ๒๔ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๔๖๒

ทูล ท่านอธิบดีกรมตำรวจพระนครบาลแลตำรวจภูธร

ตามรับสั่งว่า ท่านเสนาบดีกระทรวงนครบาลอยากใคร่ทราบ ว่า พวกจีนที่รับจ้างทำงานตามโรงสีไฟต่าง ๆ ถ้าโรงสีหยุดสัปดาห์แล้ว พวกจีนเหล่านั้นจะไปทำกินทางใดนั้น ขอประทานทูลว่า กุลีตามโรงสีนั้นมี ๔ ประเภท คือ

๑. กุลีที่ใช้สอยในโรงสี
๒. กุลีแบกกระสอบเข้านำโรงสี
๓. กุลีหาบเข้าสีในโรงสี
๔. กุลีตวงเข้าแลหาบเข้าจากเรือเข้า

๑. กุลีประเภท ๑ นั้นแม่โรงสีหยุด โรงสีก็ต้องให้เงินเดือนกับพวกกุลีประเภทนี้
๒. กุลีประเภท ๒ นั้น ถ้าโรงสีหยุด โรงสีเลี้ยงอาหาร (เฉพาะอาหาร) เป็นการเอาใจกุลีพวกนี้ไม่ให้กระจัดกระจายไปที่อื่น
๓. กุลีประเภท ๓ แล ๔ นั้น ถ้าโรงสีหยุด โรงสีไม่ให้ค่าจ้างและไม่เลี้ยง เพราะกุลี ๒ พวกนี้มีหัวนารับช่วงอีกชั้น ๑

การให้เงินเดือนแลการเลี้ยงดูกุลีประเภทที่ ๑ ที่ ๒ นั้น ถ้าโรงสีหยุดสัปดาห์เพียงสองหรือสามเดือน ก็พอจะทนไปได้ ถ้าโรงสีหยุดนานเกินกำหนดกว่าที่กล่าวมาแล้ว โรงสีทนค่าสัปดาห์ไม่ได้ก็ต้องไล่กุลีเหล่านั้นหมด แลได้ทราบว่า แม้แต่เวลานี้ โรงสีบางโรงได้ไล่กุลีประเภท ๒ บ้างแล้วก็มี กุลีทั้ง ๔ ประเภทนี้ ไม่มีวิชาหากินทางอื่นเป็นผู้ซึ่งใช้กำลังสำหรับแบกหามเท่านั้น เมื่อโรงสีไม่จ้างแล้ว กุลีเหล่านี้จะไปรับจ้างหาหน่ออื่นก็ยาก เพราะตามแห่งต่าง ๆ ก็มีกุลีรับจ้างประจำอยู่แล้ว เหล่ากระหม่อมยังถามไม่ได้ความว่า กุลีเหล่านี้จะไปหากินทางใด ทางที่เห็นมีอยู่ก็คงมาสมทบกับพวกกงษ็องย้อไครยพักกินอยู่ด้วยเท่านั้น/

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

นายพันตำรวจเอก

ผู้บังคับการตำรวจพระนครบาลพิเศษ

แหล่งที่มา : กชช. ร.6/1 นครบาล 31.3/48 สำนวณกุลีชาวจีนที่ทำงานตามโรงสีต่าง ๆ

(2462)

กรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔
สายลำน้ำ ในจังหวัดพระนคร

วันที่ ๒๔ กรกฎาคม พระพุทธศักราช ๒๔๖๒

ข้าพเจ้า นายพันตำรวจโท พระบริหารนครินทร์ ผู้กำกับกรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔ สาย
ลำน้ำ ขอทำรายงานยื่นต่อนายพันตำรวจเอก พระยาพลพรรคภิบาล ผู้บังคับการกรมตำรวจ
พระนครบาลที่ ๔ สายลำน้ำ

ตามคำสั่งต่อนายพันตำรวจเอก พระยาพลพรรคภิบาลว่า เจ้าคุณเสนาบดีกระทรวง
นครบาลอยากใคร่ทราบพวกจีนรับจ้างทำโรงสีไฟต่าง ๆ เมื่อโรงสีหยุดไม่ได้ทำงานจะทำงานหา
กินอย่างไร ให้ข้าพเจ้าไปสอบสวนตามโรงสีทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๒
ข้าพเจ้าได้ลงไปสอบสวนตามโรงสีบางแห่ง คงได้ความจากโรงสีเกียนเฮงหลี ล่องเฮงหลี เซ่งก๊จั้น จ้วน
ฮั่วเล็ง คงได้ความอย่างเดียวกันตามธรรมเนียมกุลินั้น คือคงจ้างกันแต่เวลาชนเข้าชั้นโรงเสียและ
เอาเข้า ๆ เครื่องจักรสี คิดให้เกวียน ๑ ราว ๗๕ สตางค์ ถ้าไม่ได้ชนเข้าตามที่กล่าวนี้ ก็ไม่ต้อง
จ้างและตามธรรมดาพวกกุลิถ้าโรงสีไม่ได้สีเข้าและไม่ได้สีเข้าชั้นโรงสี เขาก็ไปหางานทำหรือไป
ไหนตามชอบใจของเขา บางคนก็ขอล่องหน้าไปจากโรงสีบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่พอกินไปวัน ๆ
หนึ่ง แต่ถ้าโรงสีไม่มีการทำตั้งเดือน โรงสีก็ไม่ยอมจ่ายเงินให้มากเกินกับส่วน เพราะถ้าจ่ายให้
มากเขาไม่ยอมมาทำงานแทนเงินที่ค้าง โรงสีก็ไม่ยอมเอาจะไปว่าเขาได้ ส่วนพวกอินเฮอร์เนียร์
และเสมียนพนักงานจ้างแปดเดือน ถ้าโรงสีหยุดหลายเดือนก็จำเป็นจะต้องเอาออกกุลิที่มีตาม
โรงสีนั้น โรงสีใหญ่ เช่น เซ่งก๊จั้น รวม ๒๐๐ เศษ ถ้าโรงสีเล็กก็ ๑๐๐ เศษ ส่วนพวกอินเฮอร์เนียร์
เสมียนพนักงานต่าง ๆ โรงหนึ่งราว ๑๐๐ เศษ กับเข้าสารอย่างที่ ๒ ที่สุดสำหรับที่จะใช้
รับประทานที่โรงสีบางโรงไม่มี ต้องไปซื้อเข้าที่อื่นมาใช้ ที่โรงสีบางโรงมี ๑๐ กว่ากระสอบ แต่
เรื่องเข้าที่กล่าวนี้ ข้าพเจ้าได้สอบ ๔ โรง ตามที่ได้กล่าวชื่อไว้ข้างบน นอกจากจ้วนฮั่วเล็ง ๆ เวลา
นี้มีเข้าอย่างรับประทาน ๑๐๐๐ กระสอบ

กับได้ตรวจดูโรงสีที่กำลังสีเข้าอยู่เวลานี้ มีอยู่ ๓ โรงคือ ยิดหลินิมก๊ กวางฮ้วนหลี่ ยูกิม
เล็ง

ฉนั้น จึงเรียนมาให้ทราบ

ควรมีควรแล้วแต่จะโปรด

นายพันตำรวจโท

ผู้กำกับกรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔ สายลำน้ำ

เรื่อง รถรางในกรุงเทพฯ

กรมศุขาภิบาล

วันที่ 20 พฤศจิกายน พระพุทธศักราช 2456

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าฯ

ด้วยพระยารรณการประสิทธิ์ ได้นำฎีกาของกรรมการจัดการบริษัทรถรางไทยจำกัดสินไช้ มาขอให้ข้าพระพุทธเจ้าขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย เพื่อขอพระราชทานพรหมหากรุณาลดเงินค่าเช่าทางสำหรับเดินรถของบริษัท ซึ่งต้องเสียให้แก่รัฐบาลอยู่ในเวลานี้ปีละ 46,906 บาท 80 สตางค์นั้นลงบ้างตามสมควร โดยยกเหตุว่า บริษัทไม่มีใครจะมีกำไร ความจริงก็เป็นเช่นนั้นจริง แต่จำนวนเงินค่าเช่าทางบริษัทจะต้องเสียให้แก่รัฐบาลนั้น ก็มีปรากฏชัดเจนอยู่ในหนังสือสัญญาพระบรมราชานุญาตซึ่งได้ทำไว้กับบริษัทนั้นแล้ว

ตามฎีกาของบริษัทปรากฏว่า จะขอเลิกการเสียค่าเช่าทางตามวิธีซึ่งเสียอยู่ในเวลานี้ จะขอเสียตามจำนวนเงินรายได้ของบริษัทที่ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่าย เป็นจำนวนเงิน 7 1/2% หรือ 5% ตามจำนวนที่อ้างในฎีกานั้น เงินยังคงต่ำกว่าค่าเช่าทางที่เนืองอยู่ในเวลานี้มาก เงินค่าเช่าทางซึ่งบริษัทต้องเสียอยู่ในเวลานี้ตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน 46,906 บาท 80 สตางค์ ถ้าจะเก็บตามส่วนเงินรายได้ของบริษัท 7 1/2% ในปีซึ่งการของบริษัทเจริญที่สุด คือตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2449 ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2450 จะคงได้เงินแต่ 33,895 บาท 65 สตางค์ ต่ำกว่าจำนวนที่ต้องเสียตามสัญญา 13,011 บาท 15 สตางค์ ตามวิธีเก็บเงินค่าเช่าทาง ตามจำนวนเงินรายได้นี้ ถ้าการงานของบริษัทเจริญ รัฐบาลก็ได้เงินค่าเช่าทางมาก ถ้าการงานของบริษัทไม่เจริญ ก็ได้เงินค่าเช่าทางน้อยลง ตามส่วนของเงินรายได้ของบริษัท

อนึ่ง เหตุผลซึ่งบริษัทยกขึ้นอ้างว่า ต้องเลิกทางในถนนดวงดาวแลถนนดวงเดือน ทำให้ประโยชน์ของบริษัทลดลงนั้น ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าไม่เป็นข้อที่ควรจะรับวินิจฉัย เพราะในสัญญามีข้อความชัดว่า รัฐบาลจะให้เลิกเมื่อใดก็ได้ เป็นการที่บริษัททราบล่วงหน้ามาแต่เริ่มการแล้ว

แหล่งที่มา : คัดจาก กช. ร.6 กระทรวงนครบาล 13/3 บริษัทรถรางไทยจำกัดสินไช้ (2460)

ข้าพระพุทธเจ้าได้ทูลเกล้าฯ ถวายฎีกาของบริษัทขึ้นมาพร้อมกับหนังสือนี้ด้วยแล้ว การจะควรประการใดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า

ขอเดชะ

SIAMESE TRAMWAY COMPANY LIMITED.

Bangkok, 9th. April 1913.

To

His Most Gracious Majesty the King

May it please Your Majesty,

We, the Undersigned, Directors of the Siamese Tramway co., Ltd. herewith humbly approach your Majesty with a petition for relief for our Company.

The Concession under which we are working, graciously granted in April 1904 by his late Majesty King Chulalongkorn, stipulates that a track-rent shall be paid to the Siamese Government at the rate of Ticals 5,000 per mile for the parts of our lines which are South of Lok Road (14,271 metres length) and ticals 1,200 per mile for the lines running from Lok Road and along the Dusit Park district to the mouth of Klong Samsen (4"460 metres Length).

Originally this worked out at a figure of Ticals 47,941.08 per annum but after the suppression of our lines along the Duang Dao and Duang Duen Roads a reduction of Ticals 1,035 was granted and the total rent now paid amounts to Ticals 46,906.80 per annum.

The following table endeavours to give an idea of the financial status and development of the company.

	Gross income	Ord.expenses incl.Int.on Deb. & Preferred shares	Depreciation	Nett	Dividend.
	Ticals stg.	Ticals stg.	Ticals stg.	Ticals stg.	
1/10.05/-30/9.06	441,243 97	404,594 33	21,076 92	15,572 72	2%
1/10.06-30/9.07	445,100 57	426,201 85	46,410 00	28,898 72	4%
1/10.07-31/12.08	526,422 31	467,547 39	58,874 92	- -	-
1/1.09-31/12.09	411,704 07	348,824 39	61,600 00	1,279 68	-
1/1.10-31/12.10	381,854 74	336,448 74	45,000 00	1,685 02	-
1/1.11-31/12.11	354,427 63	289,051 44	45,000 00	22,061 21	3%
1/1.12-31/12.12	306,333 47	263,157 11	45,000 00	468 76	-
	2,292 40				
	x) during this year Prize drawing tickets were issued.				

As will be seen from this table the investors in this Siamese Tramway Co., Ltd. have had very scanty return on their money. Taking an average it amounts to 1.2% for the 7 years. This is in spite of the fact that every effort has been made to reduce expenditure, which now stands at a figure which cannot be reduced if we are to afford efficient service to the public.

The amputation of our line along the Duang Doa and Duang Duen Roads was a severe blow to our Company. It is true that a reduction was made in track-rent corresponding to the portions removed, but parts of our lines have been isolated, namely the Duang Duen Nork and Dao Khng Roads.

Of these lines the one along Kor Sua Road leading to Was Deveraj Kunjorn does not yield and income at all as it does not pay to keep traffic on same and from the line along Duang Duen Nork Road leading to the mouth of Klong Samsen we can only derive a limited income by a friendly co-operation with the Samsen line of the Siam Electricity Co., Ltd.

It is also worthy to note that although the trackrent on the part removed is low (Ticals 1,200 per mile compared to Ticals 5,000 per mile on other parts of the line) said part was most valuable and the reduction in track rent does not correspond to our loss.

From the above table it will also be seen that the gross revenue of our Tramways has fallen off in a very disappointing way. From Ticals 455,100 in 1906/7 it has fallen to Ticals 306,333 om 1912.

We venture to claim that this is in no way due to bad management or dishonesty on the part of the operators but to the following facts.

1) Decreased prosperity among the lower classes caused by bad crops and resulting in less travelling by said classes

2) The removal of part of our line in Dusit Park

3) Increased competition by rickshaws; the number of which has been allowed considerably to increase from the number existing at the time the track-rent was stipulated.

Having regard to the above-mentioned facts and considering that our Company has to pay a yearly track-rent of Ticals 46,906.80 regardless of what income we derive from our working (whereas other public conveyances pay no track rent) and considering further that the track-rent is only paid for the privilege of running our cars (for each of which we pay a yearly registration fee of Ticals 48.), the upkeep of the road our line occupies being paid for by our selves, we beg to submit that this track-rent is too high.

We now humbly beg to petition Your Majesty that the above-mentioned track-rent be reduced.

We take the liblerty to mention that most tram-way concessions in Europe are granted on the basis that the rent payable to the Government stands in proportion to the gross or nett income.

To show how such a rule would have worked if it has been introduced in our case from the beginning we submit herewith a list showing what 4 1/2 and 5% of the traffic receipts have amounted to during the period we have so far been working.

	Total Traffic Receipts		7 1/2 %		5%	
	Ticals	stg.	Ticals	stg.	Ticals	stg.
1/10.05-30/9.06	435,28 7	31	32,646	55	21,764	37
1/10.06-30/9.07	451,94 2	10	33,895	65	22,597	10
1/10.07-31/12.08	522,54 2	98	39,190	72	26,127	15
1/1.09-31/12.09	388,10 8	99	29,108	17	19,405	45
1/1.10-31/12.10	372,77 5	86	27,958	18	18,638	79
1/1.11-31/12.11	345,64 2	83	25,923	21	17,282	14
1/1.12-31/12.12	300,87 2	27	22,565	41	15,043	61

We finally beg to submit that our lines afford valuable travelling facilities for the public and as our position may be endangered unless we obtain relief from the present heavy track-rent we trust your Majesty will be graciously pleased to consider our petition.

เรื่อง คนจีนในประเทศไทย

แผนกเวรพิเศษ

วันที่ 1 มีนาคม พระพุทธศักราช 2458

ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้า

ด้วยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานกระแสพระราชดำริห์แก่ข้าพระพุทธเจ้า เมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2458 ถึงลักษณะจะจัดการเรื่องจีนที่เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารใน พระราชอาณาจักรสยาม ตามที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงสวัสดิ์วัฒนวิเศษได้กราบบังคม ทูลพระกรุณานั้น พระเดชพระคุณเปนล้นเกล้าฯหาที่สุดมิได้ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้รับใส่เกล้าฯ มาแต่วันนั้นแล้ว ได้พิจารณาเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าเปนเรื่องใหญ่ ข้าพระพุทธเจ้าได้เคยปรารภใน เรื่องนี้มานาน จึงได้นำร่างพระราชบัญญัติตั้งชื่อว่า “พระราชบัญญัติจีนใหม่เข้าเมือง” แปลมา จากกฎหมายที่ใช้อยู่ในเมืองมลายูของอังกฤษ อนุโลมตามภูมิประเทศของเรา เข้ามายืนในที่ ประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล เมื่อ พ.ศ.2446 ครั้งหนึ่ง ครั้นเมื่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ข้า พระพุทธเจ้าได้นำร่างนั้นไปปรึกษาหารือกับพระยาภิบาลมณฑลแก้ไขอีกครั้ง 1 แต่ภายหลังได้ ทราบเกล้าฯ ว่า ทางเมืองฮ่องกงซึ่งเปนเมืองตั้งต้นออกกฎหมายนี้เขากำลังคิดจะเสีย โดยเขา เห็นว่ากฎหมายนี้ล่วงสมัยเสียแล้ว ทั้งทางแหลมมลายูของอังกฤษก็คิดจะเลิกอยู่เหมือนกัน ข้าพระ พุทธเจ้าจึงระงับเรื่องนี้ไว้ ยังมีได้นำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย พระราชอาญาไม่พ้นเกล้าฯ ข้าพระพุทธ เจ้าขอพระราชทานพระบรมราชวโรกาสกราบบังคมทูลพระกรุณาในเรื่องนี้เปนความเห็นแต่โดย ย่อยต่อไปนี้ แม้ข้อใดจะผิดเพี้ยนไปจากกระแสพระราชดำริห์ก็ขอพระบารมีปกเกล้าฯ เปนที่ พึงแก่ข้าพระพุทธเจ้าด้วย

คือ ตามที่ข้าพระพุทธเจ้าได้สังเกตมาจีนในเวลานี้ผิดกล่าว จีนแต่ครั้งก่อน จีนแต่ครั้ง ก่อน ๆ ไม่ใคร่จะคิดถึงชาติบ้านเกิดเมืองนอนของตนเท่าใดนัก จะเปนด้วยการไปมายากหรือ ด้วยการเล่าเรียนไม่เจริญอย่างใดก็ตาม แต่ดูเหมือนเมื่อไปอยู่ประเทศใดก็ฝังรกรากลงใน ประเทศนั้น โดยตัวอย่างที่อยู่ในหมู่จีนเก่า ๆ ที่อยู่ในประเทศสยาม มีในกรุงเทพฯ และเมืองสงขลาเปนต้น จีนเหล่านี้มักจะเข้าเฝ้าเจ้านายแลเข้าหาข้าราชการผู้มีบรรดาศักดิ์ คบค้าสมาคม กลมเกลียวกันกับหมู่คนไทยสนิทสนม ไม่สู้จะคิดถึงเมืองจีนเท่าใดนัก แต่จีนครั้งหลัง ๆ นี้ ผิดกับ จีนครั้งก่อน จะเปนด้วยเมืองจีนมีการเล่าเรียนสูงขึ้นรู้จักการเปนไปของโลกมากขึ้น รู้จักรักชาติ ของตนมากขึ้นหรืออย่างไร ไปอยู่ ณ ที่ใดมิได้ลืมชาติประเทศของตนนึกเสียว่ามาอาศัยรักษา มาหากินสำหรับส่งเงินไปบำรุงบุตรภรรยาญาติพี่น้องชั่วคราวหนึ่ง ไม่ตั้งใจจะฝังรกรากลงเปนหลัก ถาวร แม้แต่ยัง

มีศรีศุขขึ้นก็อุตส่าห์ส่งเงินไปสร้างเรือนทางเมืองจีน ไซ้แต่เท่านั้นกลับเทศนาสั่งสอนจีนเก่า ๆ ที่เกือบจะล้มหรือล้มเมืองจีนแล้ว กลับนิยมไปถึงชาติบ้านเมืองของคนที่เคยมีได้นึกถึงเสียนานแล้ว นั้นมากขึ้นแล เพราะเหตุที่พระราชกำหนดกฎหมายให้ความอิศรภาพยิ่งขึ้นก็เลยไม่ต้องงอนง้อ ประจบประแจงใคร เข้ามาตั้งการค้าขายใหญ่โตดังเล่นพวกตั้งโรงสี, ตั้งห้าง ลงทุนนับด้วยแสน ด้วยล้านบาท ก็ไม่ต้องรู้จักมักจี่กับใคร เมื่อมีเหตุการณ์ด้วยความอันใดเกิดขึ้นก็พูดกับหมอความ ฝรั่ง ๆ เปนธุระจัดแจงให้สำเร็จสมประสงค์ แม้แต่เจ้าของเมืองจะมีการอันใดที่คิดจะบำรุงเพื่อ ปนประโยชน์แก่สาธารณชนแลแก่หมู่จีนนั่นเอง ซึ่งจะต้องเรียไรเงินบำรุงบ้างเพื่อเปนประโยชน์ แก่สาธารณชนแลแก่หมู่จีนนั่นเอง ซึ่งจะต้องเรียไรเงินบำรุงบ้าง ก็ออกให้เท่าสักแต่เสียไม่ได้ แต่ ถ้ามีการเรียไรทางเมืองจีนแล้วก็จะทุ่มเทให้นับเพนหมื่น ๆ พัน ๆ ถ้าคิดอย่างเปนเราเปนเขา แล้วก็หน้าเสียใจที่ว่าพึงพระบรมโพธิสมภารหากินคล่องแคล่วด้วยอาไศรยพระราชกำหนด กฎหมายเที่ยงธรรม แต่มิได้คิดถึงพระเดชพระคุณเท่าที่ควรจะคิดถ้าตัวมิได้เข้ามาอาศัยแผ่นดิน ไทย อยู่เมืองจีนจะได้เงินทองมาจากไหน คงจะหาเข้ากินคำอยู่อย่างนั้น ความจริงในเรื่องจีนเก่า กับจีนใหม่มีผิดกันอยู่ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาโดยสังเขปดังนี้

ก็เมื่อการเปนไปอยู่เช่นนี้จะควรทำอย่างไร จะหนึ่งเสียดูก็น่ากลัวอันตรายในภายหน้า จำจะ ต้องคิดวางหลักลงเสียให้แน่นอน แต่ก่อนจะคิดเรื่องนี้จะต้องตั้งเปนปัญหาขึ้นถามว่า ถึงเวลาแล้ว หรือยังที่จะต้องจัดในเรื่องจีน ใคร ๆ ก็จะต้องตอบเปนเสียงเดียวกันหมดว่า ถึงเวลาแล้วไม่ควร จะรั้งรอ ปัญหาข้อที่ 2 ก็จะต้องจัดอย่างไรเล่า ค่อนจะตอบปัญหาข้อ 2 นี้ จะต้องรุดถึงทางได้ทาง เสียคุณและโทษประโยชน์และใช้ประโยชน์เสียให้แจ่มแจ้งก่อน เพื่อเปนทางได้พิจารณาซึ่ง น้ำหนัก แล้ววางระเบียบการให้เปนไปให้เรียบร้อยคือ ข้างฝ่ายไทย

1. คนจีนเมื่อเข้ามาอยู่แล้ว แ่่งการค้าขายการทำมาหากินของเราหมดทุกอย่าง ในข้อนี้ จะโทษเขานักก็ไม่มีใครได้ เปนด้วยคนของเราปล่อยให้เขาแย่งไปได้เอง

2. มิใช่แต่จะแย่งเปล่า กลับเปนผู้ที่เรียกว่า เกียจกันเชือดเนื้อคนไทยที่เขาลดลดถึงชาว นานาชาวน จะเห็นได้ในเวลาเมื่อไปตรวจตามตลาดในหมู่บ้านหรือหัวเมือง หรือทุ่งนาบ้างบาง ทัวไป จีนไปตั้งรับซื้อเข้าเปลือกซื้อสิ่งของ ออกทุนให้แก่ชาวนาชาวนาด้วย ให้เชื้อของบริโภค เครื่องนุ่งห่ม, เครื่องมือทำนาทำสวน ด้วยมีสัญญาใช้ด้วยเข้าเปลือกบ้าง, ด้วยของสวนบ้าง, ด้วย เงินบ้าง คิดดอกเบี้ยกันตั้ง 25 เปอรเซ็นต์ หรือ 100 เปอรเซ็นต์ เมื่อถึงกำหนดได้ผลมาก็ต้องใช้ เขาตามสัญญา ได้เท่าใดก็ต้องให้เขาเกือบหมด บางปีก็ไม่พออย่างตั้งค้างทับถมไปในปีหลัง ๆ เปน อันไม่หลุดไปจากเปนลูกหนี้ได้ บางตำบลชาวนาเปนลูกหนี้เชื้อของจีนตั้ง 300-400 ครัวหมด ทั้งตำบล ธรรมดาผู้เปนลูกหนี้ต้องยำเกรงเจ้าหนี้เอง เพราะฉะนั้นอำนาจในการพูดจาหรือทำ อะไรต้องตกอยู่กับผู้เปนเจ้าหนี้มากกว่าคนอื่น ๆ แม้แต่เจ้านาที่ผู้ปกครองท้องถิ่นก็สู้คนมีเงิน ผู้เปนเจ้าหนี้ไม่ได้

3. เมื่อนึกไปไกลถึงประโยชน์ของบ้านเมืองแล้วก็หน้าใจหาย ต่างว่าบ้านเมืองมีศึก สงครามจะเอาไครยพวกจีนเหล่านี้จับอาวุธเข้าต่อสู้ราชศัตรูได้หรือหวังไม่ได้ทีเดียว นอกจาก บังคับให้ชนเสียบียงอาหารหรือคุมตัวไปเพนหมู่ ๆ สำหรับจะทำการโยธาอันจะเปนประโยชน์แก่

การสงครามแต่ถึงดังนั้นก็จะต้องทำด้วยการบังคับ เลือดเนื้อที่จะต้องเสียไปตกอยู่กับคนไทย แต่ผลประโยชน์ที่พึงได้จีนชนไปกินหมดเป็นข้อที่น่าอิจฉาอยู่เป็นอันมาก

4. เมื่อนาน ๆ ไปผลที่สุดจะเป็นอย่างไร คนที่เป็นเศรษฐีมั่งมีศรีสุข จะเป็นคนจีนสักแต่ว่าใครอยู่เท่านั้นทั้งนั้นแม้แต่เดี๋ยวนี้ใครจะมั่งมีเท่าจีน คนไทยเราก็คงเป็นคนธรรมดาหากินไปมือหนึ่ง ๆ ธรรมดาบ้านเมืองจะมั่งคั่งสมบูรณ์ก็ต้องอาศัยไพร่บ้านพลเมืองชาติของตนทำมาหากินเลี้ยงชีพมั่งมีศรีสุข ถ้าพลเมืองยากจนแล้ว ความเจริญก็เดินช้าย่ำอมทราบทราบได้ฝาลอองธุลีพระบาทอยู่แล้ว

5. ไหน ๆ ได้รับพระราชทานพรณาถึงโทษการแย่งชิงการค้าขายมาแล้วข้าพระพุทธเจ้ามีความเสียใจเป็นล้นเกล้าฯ ที่ต้องกล่าวติเตียนชาติของเราเอง บางคนบางคณะเห็นแก่ตัวเองมากเกินไป กลับไปอุดหนุนคนจีนจนน่าเกลียดน่าอาย ขอรับพระราชทานยกขึ้นเป็นตัวอย่างสักเรื่อง 2 เรื่อง เช่นถ้าคนไทยคิดจะทำอะไรขึ้นแม้แต่รัฐบาลซึ่งใช้แรงนักโทษทำ และสามารถจะทำได้ถูกกว่าจีน เพราะคนโทษอยู่เปล่า ๆ แต่ถึงกระนั้นก็สู้เงินไม่ได้ เพราะผู้จัดการเป็นข้าราชการ ให้สินน้ำใจแก่ผู้ซื้อไม่ได้ ถึงราคาจะถูกแต่ผู้ซื้อมิได้สินน้ำใจ พาลพาโลว่าทำไมดีบ้าง,ทำไมทนบ้างตกลงว่าสู้เงินไม่ได้

ฝ่ายข้างคุณ

1. พระราชอาณาจักรสยามกว้างใหญ่ แต่มีไพร่บ้านพลเมืองน้อย แลยังมีหน้าข้าไม่ซมกเขม่นทำงานการ ถ้าไม่ได้อาศัยคนต่างประเทศเข้ามาเป็นพลเมืองบ้างแล้ว พลเมืองก็จะไม่มากขึ้นรวดเร็ว ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นก็ไม่ทวีรวดเร็ว การบำรุงบ้านเมืองทั้งฝ่ายการทหารแลการพลเรือน ต้องจับจ่ายเงินแผ่นดินเป็นอันมาก ถ้าผลประโยชน์ขึ้นไม่ทัน ก็อาจทำให้บ้านเมืองเจริญเข้าไปไม่ทันเวลาสมัยแลการเช่นนี้ก็มิใช่จะเป็นแต่ประเทศเรา เมืองที่ใกล้เคียงกับเราเช่นแหลมมลายูของอังกฤษเป็นต้น ซึ่งมีพลเมืองแค่น้อย เขาก็ต้องอาศัยคนจีนเหมือนกัน คิดดูว่าผลประโยชน์ที่เขาได้มาจากอะไร จากน้ำพักน้ำแรงของจีนในการทำเหมืองแร่ ทำสวนยาง เรายังต้องไปกู้เงินของเขามาใช้เสียอีก ถ้าไม่มีเงินหนุนแรงอยู่ คงไม่ได้ผลประโยชน์เท่าเดี๋ยวนี้นี้

2. จริงอยู่จีนเดี๋ยวนี้นี้ถึงว่าจะผิดกว่าจีนครั้งโบราณกาลก็จริง แต่อย่างไร ๆ ก็ตาม เมื่อเขามาแล้วก็คงมาได้ภรรยาไทยลูกหลานกลายเป็นคนไทย ดังปรากฏอยู่ทั่วไปในหมู่คนไทย ถ้าคิดนับไล่เลียงเข้าไปสู่ปู่ย่าตาทวดแล้วก็มักจะเป้นเชื้อจีนกันเสียโดยมาก

3. แลจำจะต้องพิจารณาด้วยว่า จีนแม้แต่จีนไห่เข้ามาอยู่ในพระราชอาณาจักรสยามอย่างที่เราเรียกว่าแย่งค้าขายถ้าจะเปรียบกับแขกชาวอินเดียหรือญี่ปุ่นซึ่งตั้งประชันแย่งการค้าขายกับจีนอยู่เดี๋ยวนี้นี้ หรือแขกชาวทิเบตกันแล้ว จะเลือกเอาข้างไหนเพราะเรายังมิได้มีสัญญาทางพระราชไมตรีกับจีน จีนเข้ามาอยู่ในเมืองไทยก็อยู่ในพระราชกำหนดกฎหมายสยาม แต่แขกหรือญี่ปุ่นก็จะต้องอยู่ริมองต่างประเทศ ความยากลำบากในการปกครองผิดกันอยู่เป็นอันมาก

4. ขอรับพระราชทานยกตัวอย่างที่ได้เคยมาแต่ตัวในเวลาเมื่อได้ทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ข้าพระพุทธเจ้าไปจัดราชการในมณฑลปัตตานี ในชั้นต้นเมื่อลงมือจัดการต้องระวังทั้ง

การภายในภายนอก ผ่อนผันสั้นยาวสุดแต่อย่าให้เกิดความ แล้ให้การนั้นสำเร็จเป็นใหญ่ และจะต้องจัดทั้งผลประโยชน์แผ่นดิน, การยุติธรรม, การปกครอง ส่วนการยุติธรรมแลการปกครองขอรับพระราชทานงดไว้ ขอพระราชทานกราบบังคมทูลแต่ในเรื่องผลประโยชน์ เมื่อลงมือจัดเข้าแล้ว ก็ต้องไปห่วงถึงผลประโยชน์ของพระยาเมือง ซึ่งถึงแม้แต่มิใช่เป็นเมืองประเทศราชก็จริง แต่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เขาปกครองเก็บผลประโยชน์บำรุงบ้านเมืองบ้าง, เป็นส่วนตัวบ้าง คล้ายกับเมืองประเทศราชมาเสียช้านาน เมื่อเป็นเช่นนั้นก็ต้องอนุโลมตามผลประโยชน์ที่เมือง ๆ นั้น เคยได้อยู่จริง หรือเห็นว่าจะไม่เพียงพอก็เพิ่มเติมให้ สุดแต่อย่างให้พระยาเมืองเดือดร้อนเป็นใหญ่

สิ่งที่ไปพบอันน่าปลาตใจก็คือ เมืองปัตตานีมีพลเมือง 30,000 คนเศษ เมืองยะหริ่งมีพลเมือง 30,000 คนเศษ เมืองสายแลหนองจิกมีคน 20,000 คนเศษ ในหัวเมืองริมทะเลทั้ง 4 เมืองนี้ ซึ่งดูด้วยตรแล้วดูคึกคักเป็นบ้านเมืองแต่ผลประโยชน์ที่ได้สู่เมืองยะลา กับรามัญระแงะ ซึ่งมีพลเมืองแต่เพียงเมืองละ 10,000 คนเศษไม่ได้ ที่เป็นอย่างนี้ก็เพราะเมือง 4 เมืองริมทะเลถึงว่าราษฎรมากก็จริงแต่ไม่มีเงินทำเหมืองทำสวน สู้ยะลา กับรามัญระแงะมีเงินทำเหมืองอยู่ เมืองละ 1,000 2,000 3,000 คนเท่านั้นไม่ได้ ถ้าแบ่งให้ตามผลประโยชน์ตามเมืองแล้ว พระยาระแงะ พระยารามัญ พระยายะลา จะได้รับพระราชทานเงินปีมากกว่า พระยาตานี พระยาสาย พระยาหนองจิก และพระยาหริ่ง ในที่สุดก็ต้องผ่อนผันขอพระราชทานเงินปีให้แก่พระยาเมืองทั้ง 7 ละม้ายคลึงคลึงกัน นี่เป็นพยานอันสำคัญอยู่อย่างหนึ่ง

5. หรืออีกอย่างหนึ่งไม่ต้องอื่นไกล ตลาดที่นครปฐมนี้เองที่พระคลังข้างที่ได้ค่าเช่าอยู่เดือนละ 4000 บางเศษ ได้จากพวกจีนปลูกผักมาขาย ถ้าไม่มีเงินเป็นคนค้าขายประจำพื้นที่อยู่แล้ว ตลาดก็คงโทรมไหนพระคลังข้างที่จะได้ค่าเช่าเท่านี้ ที่สุดแม้แต่ห้องแถวในกรุงเทพฯ ถ้าเงินน้อยเงินก็คงน้อย

6. การภาษีอากร จะเป็นภาษีอากรที่ไม่ถึงปรารถนาเช่น บ่อนเบี้ย, หวย , สุรา, ยาฝิ่น หรือภาษีอากรที่พึงปรารถนาเช่นภาษีขาเข้าขาออก อากรค่าน้ำ เป็นต้น ถ้าไม่มีเงินแล้วก็คงไม่ได้ถึงเท่านี้

ในเรื่องเงินเข้าเมืองนี้ฝ่ายคุณและโทษระคนปกกันอยู่ ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาแล้วในข้างต้น เพราะฉะนั้นในปัญหาข้อ 2 นี้ จำจะต้องพิจารณาโดยแยกคาย ข้าพระพุทธเจ้าก็ยังไม่เห็นหนทางอย่างไร จึงจะเหมาะที่สุด ทั้งฝ่ายคุณก็ได้ทั้งฝ่ายโทษก็อย่าให้มี

แต่อย่างไร ๆ ก็ดี ถ้าตกลงเป็นอันจะกวตขันเงินซึ่งจะเข้ามาในพระราชอาณาจักรสยามให้มากเข้าแล้ว ก็จะต้องเตรียมเสียให้พร้อมหลายอย่าง เช่น

(ก) จะต้องอุดหนุนคนไทยให้ทำโรงสี ซึ่งจะหาคนไทยทำได้หรือมิได้ในเวลานี้ก็เป็นปัญหาอยู่เหมือนกัน ถ้าจะต้องอุดหนุนถึงทุนทรัพย์ด้วยแล้ว ก็ไม่ไหวถ้าคนไทยขึ้นไม่ทันโรงสีจะกลายเป็นของคนชาวยุโรปไปหมด ยิ่งเป็นความร้ายใหญ่

(ข) ไม่ควรจะลืมอีกอย่างหนึ่งว่า ตลาดขายเข้าของเราอยู่เมืองจีน ถ้าจีนไม่ได้ทำโรงสี หรือจีนไม่พอใจอาจไม่ซื้อเข้าของเราในขั้นต้น ๗ ไปคอยซื้อเข้าทางพม่าแลญวนสักคราวหนึ่งก็ อาจจะไปได้

(ค) การช่าง เช่น ช่างก่ออิฐ ไทยไม่มีทีเดียว กับช่างไม้ ช่างไทยมีแต่ชำเหลื่อเกิน ถ้าคนจีนเข้ามาน้อยไปก็จะทำให้การก่อสร้างชักช้าไปอีกเป็นอันมาก

ในเรื่องจีนเข้าเมืองทางแหลมมลายูของอังกฤษที่มีกฎหมายจีนเข้ามาเมืองนั้น มิได้พิจารณาโดยรอบคอบแล้ว วิธีการของอังกฤษเป็นการสั่งเจ๊กเข้ามาขายแร่ทีเดียว เช่น เมื่อจีนกุลีหรือจีนที่เข้ามาขึ้นดาดฟ้า เข้ามาถึงท่าเรือจะต้องไปอยู่ในที่สำคัญที่ผู้เป็นหัวหน้าจัดเตรียมไว้ สำหรับการนี้ เมื่อใครจะต้องการจ้างไป ณ ที่ใดทำการอันใด ก็เป็นนายหน้าทำสัญญาให้ แล้วคิดค่ากินค่าอยู่ค่าธรรมเนียมเสร็จ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าเป็นข้าหลวงเทศาภิบาลอยู่มณฑลนครศรีธรรมราชได้เคยเป็นนายหน้าไปว่ากล่าวไปข้างจีนมาให้พวกนายเหมืองดีบุก แลกพวกทำการเพาะปลูกหลายครั้ง ผู้ปกครองที่เรียกว่า Protaster of Chinese ไม่ยอมทำสัญญาให้ แลกกฎหมายของเขาไม่เลือกว่ากุลีจีนหรือแขก เขาไม่ยอมให้เข้ามาทำการงานในประเทศที่มีได้อยู่ในความปกครองของอังกฤษ จีนที่เข้ามาทำการงานอยู่ทางแหลมมลายูของเรา เป็นพวกที่ตรงมาจากเมืองจีน หรือไปจากกรุงเทพฯ แต่พวกแขกกุลีนั่น เล็ดลอดหนีเข้ามาโดยมาก ถ้าจะมมตรง ๆ แล้วเป็นมาไม่ได้ที่

อนึ่ง กฎหมายจีนเข้าเมืองนี้มีมากกว่า 20 ปีแล้ว แลข้อสำคัญตามร่างสำหรับกับเรามีข้อที่ยังทำไม่ได้ถนัดอยู่ข้อ 1 เป็นต้นว่าจีนเข้ามาถึงแล้ว จะต้องบังคับให้ไปอยู่ ณ ที่สำนักนี้ระหว่างนี้จะต้องเลี้ยงดูตลอดจนถึงการตรวจตราโรคไทยไข้เจ็บ จีนเข้ามาครั้งหนึ่ง ๆ ก็มีใช้น้อยตั้งพันคน ถ้าถูกเลี้ยงอยู่ตั้งครั้งละ 5 วัน 10 วัน ก็เป็นเงินมีใช้น้อย แลทางเมืองเราเสียเปรียบทางโน้นเขาอยู่มาก เช่นการทำเหมืองหรือเพาะปลูกที่ใช้กุลีจีนมาก ๆ ไม่ใคร่จะมี ปล่อยไปตามบุญตามกรรม แล้วแต่จะไปหางานเอาเอง ถ้าต้องลงทุนไปมาก ๆ ก็ยากที่จะได้เงินคืน

เมื่อจะพรรณาถึงเรื่องจีนที่อยู่ในพระราชอาณาจักรสยามแล้ว ก็ต้องคิดพร้อมกันหลาย ๆ อย่าง เพราะประกอบความรู้เป็นทางพิจารณา ข้าพระพุทธเจ้าผู้หนึ่งเป็นผู้ที่พยายามทั้งทางตรง แลทางอ้อมที่จะขอรับพระราชทานให้เลิกการบ่อนเบี้ย โดยรับอาษาเข้าไปจัดเก็บเงินค่าราชการในมณฑลกรุงเทพฯ แลสำรวจต้นผลไม้ใหม่ จนทำให้ราษฎรพากันเกลียดชังเป็นอันมาก ก็โดยมุ่งหมายว่าถ้าได้เงินมาสักกึ่งสลักกลางจ่องเงินอากรการพนัน ก็พอมีทางที่จะนำความขึ้นกราบบังคมทูลได้ แต่ความจริงเงินก็เก็บได้ไม่ถึง 1 ใน 5 จึงเป็นการเลิกกันไป แต่ก่อนที่จะเลิกนั้นข้าพระพุทธเจ้าได้เอาความคิดที่ได้จัดเป็นเราเป็นเขา เมืองครั้งยังเป็นข้าหลวงเทศาภิบาลอยู่นั้น เข้ามาประกอบ เช่นว่าในมณฑลนครศรีธรรมราชแลปัตตานีห้ามแขกแลไทยไม่ให้เล่นเบี้ย แต่จีนตามเหมืองยอมให้ผูกขาดไปเล่นได้ โดยคิดเอาเปรียบเสียบ้าง กันมิให้ส่งเงินไปเมืองจีนมากนัก คิดดูก็เป็นผลดี ครั้นเมื่อมีความอยู่เยียบ ๆ ว่าจะพยายามหาทางเลิกบ่อนเบี้ยในกรุงเทพฯ ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้แต่งคนให้ไปคอยนับคอยตรวจตามโรงบ่อนต่าง ๆ ก็คงได้ความดังนี้ คือ บ่อนเชิงสะพานดำรงสถิตย์, บ่อนบางรัก, บ่อนหัวลำโพง ใน 3 บ่อนนี้ ถ้าคนเล่น 5 คน มีจีน 3 ไทย 2 ถ้า

บ่อนเล่บ่วยเอี้ย, บ่อนนางเล้ง จิน 4 ใน 1 นี่เป้นปรกติ ถ้าเป้นเวลาเทศกาลเที่ยวเข้าแล้วใหม่ ๆ ชายเข้าได้หรือพวกหัวเมืองมาเล่นห่วยออกพรรษานั้นเป้นพิเศษ เพราะฉะนั้น ในเรื่องคนเล่นเบี้ยนี้จีนเล่นมากกว่าคนไทยเป้นแน่

แต่ห่วยนั้น ข้าพระพุทธเจ้าคำนวณว่ากึ่งกัน คือ ถ้าเดิมพัน 10000 บาท ไทย 5000 จิน 5000 เพราะฉะนั้นถ้าเชื่อตามความสับสนของข้าพระพุทธเจ้าที่ได้กราบบังคมทูลพระกรุณามานี้แล้ว ต้องเถียงว่า การพนันนี้คนจีนเล่นมากกว่าคนไทย

คราวนี้สืบสวนทางโพยก๊วน คือ เอเยนต์ส่งเงินของพวกจีนอีกว่า ในปีหนึ่งเงินส่งเงินไปเมืองจีนเท่าใด ไม่นับส่งทางแบงก์ฝรั่ง ก็ได้ความว่า โพยก๊วนกรุงเทพฯ มีอยู่ทั้งสิ้นกว่า 30 แห่ง เงินที่ส่งไปทั้งหมดอยู่ในปีละ 30 ล้านบาท ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าคิดด้วยเกล้าฯ ว่าน้อยคนที่จะทราบเกล้าฯ ว่าเงินมากมายถึงเพียงนี้ แล้วสืบต่อไปอีกว่าหัวเมืองที่เลิกบ่อนเบี้ยแล้ว พวกจีนที่ส่งเงินไปเมืองจีนจะทวีขึ้นหรือว่าคงอยู่กับเมืองยังมิได้เลิกบ่อนเบี้ย ก็ได้ความว่าโดยเฉาะเมืองชลบุรีตั้งแต่เลิกบ่อนเบี้ยเสียแล้ว พวกจีนเก็บเงินได้มากขึ้น และจำนวนเงินที่ส่งไปเมืองจีนตามโดยก๊วนในกรุงเทพฯ อาจทวีขึ้นไปอีกเป้นอันมาก ถ้าคิดอย่างรู้มากเป้นเราเป้นเขา อย่างที่ข้าพระพุทธเจ้าเคยมาในมณฑลปัตตานีเมื่อแรกจัดราชการในมณฑลใหม่ ๆ แล้วก็น่าจะคิดถึงเงินรายนี้ว่าทำอย่างไรจะป้องกันมิให้ไปได้มากนักได้กับอีกอย่างหนึ่งบาญชีสำมะโนครัวใน 25 ตำบล และรวมทั้งอำเภอขึ้นนอกอีก 8 อำเภอด้วย รวมเป้น 33 ตำบล ถึงว่าการทำงานคลาดเคลื่อนอยู่ก็จริง แต่เป้นการแน่นอนที่เดียวว่าคนจีนมากกว่าคนไทย ถ้าคิดรู้มากทำได้ไม่น่าอายเลิกบ่อนเบี้ยเสียแต่ยอมให้เล่นแต่คนจีนได้ นั้นและจึงจะไม่เสียเปรียบแลเงินก็คงยังได้อยู่

อาไศรยความสังเกตแลความเป็นไปในเรื่องคนจีนที่อยู่ในพระราชอาณาจักรสยาม ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาย่อ ๆ นี้ ก็เห็นด้วยเกล้าฯ ว่า เรื่องที่จะคิดจัดนี้มีใช่เป้นของง่าย ถ้าไม่ระวังให้รอบคอบแล้ว ผลได้จะไม่คุ้มที่เสีย แลถ้าจีนมาน้อยไปแขกอินเดียพากันเข้ามามากขึ้น จะซ้ำร้ายใหญ่เพราะในเวลานี้แขกกับจีน ก็กำลังแย่งกันซื้อขายอยู่แล้วยังแถบชายี่ปูนด้วยอีกชาติหนึ่ง ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาแล้วข้างต้น ความสามารถของข้าพระพุทธเจ้าไม่เพียงพอที่จะคาดคะเนการภายหน้า จอกจากจะนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาถึงทางได้ทางเสียซึ่งเห็นด้วยเกล้าฯ ว่า จะใกล้ความจริงอยู่บ้าง เพื่อเป้นทางได้ทรงพระราชวินิจฉัย

เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ไปตรวจราชการทางเมืองสมุทรสาคร, นครไชยศรี แลสุพรรณบุรี ซึ่งตั้งใจจะหาเวลาตรึกตรองเรื่องนี้ ได้สืบสวนอีกต่อไปก็ยิ่งได้ความแจ่มแจ้งขึ้นว่า คนจีนที่เที่ยวตั้งการค้าขายตามทุ่งนา หรือที่ประชุมชนแล้ว ต้องนับว่าเป้นแบงเกอร์ของชาวนาด้วยเหมือนกัน ถึงว่าจะขูดเลือดเนื้อโดยคิดดอกเบี้ยรุนแรงประการใดก็ตามเกิด แต่เป็นผู้ที่ได้ให้ทุนไปแก่ราษฎรชาวนา มีให้พวกชาวนาต้องหยุดโดยไม่มีทุนนั้นส่วน 1 นับด้วย 100 ด้วย 1000 คราวทุนเหล่านี้พวกจีนเอามาแต่ไหน ก็ขูดมาจากพวกชาวนานั้นเอง ตั้งต้นด้วยเป้นร้านเล็ก ๆ เก็บหอมรอบริบแล้วค่อยใหญ่เข้า ๆ ถ้าพวกนี้ตั้งจำเรี่ยขึ้นในตำบลใด ราษฎรในตำบลนั้นเป้นลูกหนี้จีนเกือบหมด ในข้อนี้ยิ่งร้ายใหญ่ยิ่งทั้งนานไปก็ยิ่งจำเรี่ยขึ้นทุกที่

ทั้งนี้ควรจะประการใดขอพระบารมีปกเกล้าฯ เป้นที่พึง

ควรมีควรสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

(ลงนาม) ข้าพระพุทธเจ้า ยมราช

ขอเดชะ

เรื่องคนเข้าเมือง

การฆ่าฟันกันตายในหมู่พวกจีนเป่่งานปีก็ดี, เหตุการณ์อันปรากฏขึ้นตามโรงพักประจำวันก็ดี, คดีอุกฉกรรจ์ต่าง ๆ ที่ศาลต้องทำการไต่สวนอยู่ทุกเมื่อก็ดี ฯลฯ เหล่านี้สมควรอย่างยิ่งที่จะหยิบยกขึ้นเป็นข้อวินิจฉัยว่าคนต่างด้าวหนาจำพวกที่กล่าวข้างต้นนั้น คือมูลกรณีอันก่อให้เกิดขึ้นเป็นส่วนมากหรือไม่ใช่?

พวกจีนที่เข้ามาตั้งทำมาหากินจะเป็นโดยทางพาณิชย์การค้าขายก็ดี ทางการค้าหัตถกรรมอันเป็นการฝีมือก็ดี ทางกลีกรรมมีการทำนาทำสวนก็ดี ฯลฯ เหล่านี้เป็นพวกเรียบร้อยและทำมาหากินจริง ๆ แม้จะเป็นการทำประโยชน์ในอาชีพของเขาเองก็ต้องจัดว่าทำคุณแก่บ้านเมืองด้วยอีกโสด พวกนี้ย่อมมีความประพฤติดีกว่าพวกที่กล่าวข้างต้นไกล แม้ที่สุดพวกกรรมกรสามัญผู้ทำการขนหาบ ลากรถรับจ้าง ขุดดินเหล่านี้ ก็ยังนับว่าเป็นประโยชน์อยู่มาก ไม่มีข้อน่ารังเกียจแก่พวกเรา

รัฐบาลน่าจะต้องเห็นความถึงเวลาที่จะเริ่มพิจารณาปัญหาเรื่องคนต่างด้าวเข้าเมืองให้จงมากเพื่อกำจัดคนชนิดประโยชน์ต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว และข้อสำคัญแม้จะยังไม่เห็นสมควรเก็บภาษีคนเข้าเมืองก็ตามที่ แต่ถ้าจะให้มีการเลือกเฟ้นคัดคนกวัดกันขึ้นอีก เพื่อปิดพวกร้ายออกเสียจากพวกดี ก็ดูจะเป็นประโยชน์กว่าที่ทำทองไม่รู้ร้อนอย่างเวลานี้อีกมากหลาย

ศรีกรุง พยายามจะชวนคนให้ได้เส้นเดียวกับกรุงเทพฯ เดลิเมล ในเรื่อง “การห้ามคนเข้าเมือง” ถ้าพูดกันตามรูปที่พอเดา ศรีกรุง ซึ่งคงจะรี ๆ รอ ๆ เพราะเกรงอะไร ๆ อยู่ก่อนแล้ว รับประทานดก้าออกมาน่าจาก ก็เพราะเห็นเดลิเมลระหว่างสถิติ “บัญชีจีนเข้าเมือง” ลงในหน้ากระดาษเมื่อวันที่ 14 ถึงกระนั้นก็ยังไมทันเดลิเมล ซึ่งหว่านความเห็นซ้ำลงไปอีกในวันรุ่งขึ้น แต่ก็ไม่น่าจะว่าศรีกรุงช้าเกินไป เพราะในเช้าวันที่ 16 ก็ได้คุยกับเขาเหมือนกัน

อะไรเป็นมูลชวนให้พูดถึงเรื่องนี้ ฟังได้จากเดลิเมลในวันแรกว่า เป็นเพราะ “มีคนต่างด้าวเข้ามาอยู่อาศัยเบียดเบียนอาชีพของเราชาวพื้นเมืองมากมายเหลือเกิน” เดลิเมลวิพากษ์ถึงการเบียดเบียนนี้มากนัก เพราะเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับอาชีพของพลเมืองการเบียดเบียนนี้ จึงเปิดปากออกมาว่า “เท่าที่ประเทศสยามเป็นอย่างนั้น เปิดประตูบ้านไว้กว้างเกินไป” เป็นเหตุให้เห็นภัยเผชิญหน้าอยู่แต่ที่พูดไปแล้วในวันแรก เดลิเมลจะตื่นใจเห็นเป็นกระเทือนถึงคนจีนหรืออย่างไร วันรุ่งขึ้นจึงกระอ้อมกระแอมออกตัวเป็นคว้น ข้างศรีกรุงคงเอาใจคนจีนอยู่มาก แต่ก็มีความเห็นว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยคนเข้าเมือง ซึ่งเวลานี้กำลังอยู่ในกรมร่างกฎหมาย อันหวังใจกันว่าจะได้ประกาศใช้ในเร็ว ๆ นี้ นั้น จักเป็นสิ่งสำคัญมาก ในทางการเมืองและเป็นประวัติในพงศาวดารสืบไป”

กล่าวตามเสียงทั้งศรีกรุงและเดลิเมลในวันคาร์บ 2 แม้ต่างแย้งกันอยู่บ้าง แต่ก็มีความสำคัญบางข้อที่ตรงกัน กล่าวคือ ต่างเห็นว่าที่จะต้องออกพระราชนิพนธ์นี้ก็เพื่อป้องกันคนที่มีโรคติดต่อ พวกนักการเมืองที่ปณภัยต่อสันติภาพและพวกภิกษุ ฯลฯ เฉพาะข้อหลังนี้ เดลิเมลเสริมว่า “ในเทียวเมลล์ ๆ จะได้เห็นคนจำพวกนี้ (ภิกษุ) เยียดยัดอัดแน่นกันมาไปน้อย.....” แต่ถ้าพูดถึงแก่นของเรื่องศรีกรุงกับเดลิเมลก็มีความเห็นเป็นคนละนัย

เดลิเมลเมื่อหยอดคนจีนเป็นการแก้ตัวอีกครั้งแล้ว เสนอความเห็น “รัฐบาลน่าจะต้องการเห็นความถึงเวลาที่จะเริ่มพิจารณาปัญหาเรื่องคนต่างด้าวเข้าเมืองให้จงมาก เพื่อกำจัดคนชนิดต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว และข้อสำคัญแม้จะยังไม่เห็นสมควรเก็บภาษีคนเข้าเมืองก็ตามที แต่ถ้าจะให้มีการเลือกเฟ้นออกเสียจากพวกดีก็ดูยังจะเป็นประโยชน์กว่าที่ทำทองไม่รู้ร้อนอย่าเวลาอื่นอีกมากหลาย” ข้อนี้ก็น่าฟังแต่ข้างศรีกรุงเห็นว่า “ถ้าเราจะเก็บภาษีคนเข้าเมืองดูอยู่ที่จะได้เงิน แต่ทำให้คนจนไม่เข้ามาได้ตามควร ส่วนคนมีเงินพร้อมด้วยความรู้ ความสามารถ ความอดสาหัสดีกว่าเรานั้นต้องยืมแต่ที่เดียว.....” กับพิจารณาการต่อไปว่า “เมืองเรานี้คนไม่พอกับงาน แต่ต่างประเทศอื่น ๆ มีงานไม่พอกับคนเพราะภาษีคนเข้าเมือง

เราได้นำสถิติคนต่างด้าวเข้าเมืองและออกภายใน พ.ศ.2468 และ 2469 ลงในหนังสือพิมพ์ของเราฉบับวานนี้ เพื่อให้ผู้อ่านเทียบดูประกอบความวินิจฉัยตามควร เสียใจอยู่นิดที่สถิติซึ่งเราวางไว้ในนักษัตรชาวนานี้ เป็นสถิติของจีนเข้าออกชาติเดียว ความจริงเรามีได้มุ่งหมายเฉพาะจีนดังที่บางคนอาจเข้าใจผิด เรามุ่งถึงคนต่างด้าวทุกชาติทุกภาษาบรรดาที่ได้เข้าและออกโดยมิใช่ทางกิจการของรัฐบาล จริงอยู่ แม้สถิติคนชาติอื่นจะยังมิได้ปรากฏสถิติเงินเท่าที่วางไปแล้วก็หวังว่าอย่างน้อยที่สุดจะพอเป็นเครื่องหยั่งความวิเคราะห์ของวิญญูชนได้บ้าง

ความประสงค์ของเราที่เขียนความเห็นนี้ขึ้น มิได้เกิดแต่ความมุ่งร้ายหมายขวัญหรือเกียจกันคนต่างด้าวโดยทางใด เพราะความเป็นประโยชน์ของคนต่างด้าวที่เข้ามา ก็ยังมีอยู่บ้างเช่นช่วงทำความเจริญแก่บ้านเมืองบางส่วน แต่ในทางตรงข้าม, เมื่อกล่าวในฝ่ายโทษ ซึ่งคนต่างด้าวมาเพาะสิ่งอประโยชน์ ให้อาติ เช่น นานาความลำบากและความรำคาญแก่พวกเราหลายอย่างหลายประการนั้นแล้ว ใคร ๆ ก็ต้องเห็นใจเราว่าที่พูดนี้ไม่เป็นการอยู่ดีธรรมดาเลย

เพื่อให้ผู้อ่านเห็นชัดว่าโทษมหันต์ ซึ่งตรงข้ามกับคุณอนันต์ตามที่คนต่างด้าวมาก่อกรรมทำชั่วไว้ในเมืองเรามีอย่างไรบ้างขอเชิญตรวจดูรายการสังเขปหัวข้อเท่าที่เราแยกไว้ดังต่อไปนี้

พวกนักการเมือง คนพวกนี้ไม่ได้เข้ามาด้วยประสงค์จะช่วยเหลือเกื้อกูลให้บังเกิดประโยชน์แก่พวกเราสถานใดเลยดูเหมือนเจตนาของเขาเหล่านั้นมีอย่างเดียวที่จะหาโอกาสยุยงส่งเสริม, เบียดเบียน, ชุ่ กรรโชก, เคี้ยวเชียวและเรียวยากคนพวกเดียวกัน ทำความอลหม่านให้แก่พวกเดียวกันทำความรำคาญให้แก่บ้านเมือง รวมทั้งเพาะลัทธิใหม่อันเลวทรามด่าซ้ำต่าง ๆ

พวกอั้งยี่ คนพวกนี้เป็นเสนียดแก่บ้านเมืองโดยเฉพาะไม่ว่าเมืองใดอาชีพของเขาคือการหากินทางเรียวยาก, ทำนาบนหลังคน, เป็นนักเลงโต, ใช้การฆ่าฟันกันเป็นอำนาจ ปี 1 ๆ ถ้าวางคำนวณถึงจำนวนพวกจีนผู้อาศัยสัมมาอาชีพต้องตายเพราะอำนาจพวกอั้งยี่นี้เท่าใดแล้วจะรู้สึกแสนสลด

พวกจรจัด คนพวกนี้ไม่ได้เจตนาเข้ามาทำมาหากินอย่างไร นอกจากเพื่อตั้งช่องสุ่ม ชุมนุมรวมเข้ากับพวกนานาผู้ร้าย และรับจ้างกระทำความผิดกรรม ตั้งหน้าแต่จะลักขโมยโดยมิฉฉาวฉิบชา ทุกอย่าง รวมทั้งเป็นหัวหน้าช่องหญิง นครโสเภณีเกือบทุกชนิด คนชนิดนี้ไม่เคยเป็นประโยชน์แก่บ้านเมืองแห่งใดเลย

พวกภิกษุอาจารย์ ในเที่ยวเมล์ 1 ๆ จะได้เห็นคนจำพวกนี้เยียดยัดอัดแน่นกันมาไม่น้อย อาชีพก็คือขอทานอย่างเดียว วิธีขอทานของคนพวกนี้มีผิดแปลกแตกต่างกันตามลักษณะพลิกแพลงต่าง ๆ สุดแต่โอกาสถ้าจะเรียกว่า “กึ่งขโมย” ก็ดูเหมือนจะไม่สู้ผิดนัก เวลาเข้าบ้านใครแม้เจ้าของบ้านเผลอก็เปิดช่องให้พวกภิกษุอาจารย์พวกนี้ ฉวยโอกาสทำการขโมยทันที ส่วนมากเป็นพวกมีร่างกายบริบูรณ์และเป็นหญิง ซึ่งอาศัยชายเป็นหัวหน้า ตั้งช่องมั่วสุ่มชุมนุมกันเป็นก๊กเป็นเหล่า เวลาเข้าบ้านใคร หากเจ้าของบ้านไม่ปรนเปรอผ่อนตาก็คงเกิดเหตุวิวาทกัน เราทราบว่ามีเมืองจีนมีช่องจำพวกนี้แพร่หลายไพศาลมาก จึงเป็นที่น่าคิดไม่น้อยว่าพวกภิกษุอาจารย์เท่าที่พบปะในเมืองไทยดาบดินเวลานี้จะเป็นสาขาของช่องในเมืองจีนบ้างหรือไม่

พวกทุพพลภาพ บ้านเมืองยากจะเจริญรุ่งเรืองได้ จำต้องอาศัยพลเมืองที่มีร่างกายสมบูรณ์สามารถหว่านพืชอันจะมีกำลังแข็งแรง สำหรับประกอบการอาชีพเป็นพลเมืองดีต่อไป พวกทุพพลภาพที่เข้ามานั้น ไม่นับเป็นประโยชน์อันใดในทางนี้เลยดูเหมือนเขาเข้ามาเพื่อหากินในทางขอทาน และเกาะพึ่งวงศาคณาญาติเป็นส่วนใหญ่ แต่ทั้งโปรดทราบที่เราได้หมายถึง คนมีอันจะกินซึ่งเข้ามาเพื่อรักษาตัว

เท่าที่ยกตัวอย่างมานี้ยังหาครบถ้วนไม่ ยังมีอีกมากมายหลายประการนัก แต่คนจำพวกเหล่านี้ไม่เป็นพวกที่พึงปรารถนาจะให้เข้าเมืองเลย เพราะไม่เคยปรากฏการทำคุณประโยชน์อันใดให้แก่ประเทศและสมาคมใด ๆ แม้พวกจีนสัมมนาชีพหลายคนก็เคยปรารถนาใครขอให้รัฐบาลกำจัดคนพวกนี้เสีย นี่เป็นเครื่องพิสูจน์ชัดว่าคนต่างด้าวชนิดนี้ทำความเดือดร้อนแก่พวกจีนเองยิ่งกว่าพวกอื่น

เหตุที่สภาพของเมืองเราต้องการแรงคนจึงเห็นได้ว่า ได้มีชาวต่างประเทศเข้ามาอยู่เมืองเราแทบทุกชาติ และที่มากที่สุดคือ จีน...คนจีนโดยมากเป็นคนใน...ไม่ช้าก็ร่ำรวยกลับบ้านเมืองได้....เห็นจะเป็นเพราะเหตุนี้เองที่ทำให้พวกเราเห็นชนชาติจีนเป็นภัยแย่งอาชีพของเรา แลด้วยเหตุนี้ทำให้พวกเรามีความมุ่งหมายจะห้ามคนจีนมิให้เข้าเมืองยิ่งกว่าอื่น” ตรงนี้ถ้าอ่านใจ เดลิเมล์ดู ก็ดูเหมือนรู้สึกเช่นนั้นเหมือนกัน หากแต่ไม่กล้าพูดออกมาตรง ๆ เพราะเดลิเมล์ก็ได้พูดถึงตามเบียดเสียดไว้ในวันแรกแล้วสำหรับศรีกรุงยังวิตกอีกว่า “เมื่อเมืองเรายังต้องการแรงคนมาทำงานอีกมากมายดังนี้ ถ้าเราห้ามจีนไม่ให้เข้าเมือง ก็เป็นของให้ทางพวกฝรั่ง, ญี่ปุ่น, แชก, ทุ่มเทกันเข้ามาแทนจีน คนจำพวกนี้มีความสามารถฉลาดดีกว่าพวกเรา ข้ามีกงสุลหนุนหลังอยู่อีกด้วย ก็จะมาตั้งตัวเป็นนายใช้พวกไทยเราเป็นลูกจ้าง อีกประการ 1 คน พวกนี้สัมพันธ์กับเราไม่ได้ดีเหมือนจีน” แต่เมื่อพูดถึงเรื่องกอบโกยเงินออกนอกประเทศ ศรีกรุงคงมีความเห็นว่า มันเป็นเรื่องนั้น ๆ กัน ทั้งจีนและคนต่างประเทศชาติอื่น ในตอนท้ายแนะนำว่า “....ถ้าเราอยากได้เงิน

คำภาษีคนจน เราก็ควรเก็บภาษีคนออกจากเมืองแทน.... และเราไม่ควรจะใช้ความคิดของคนไทยให้เหมาะกับเมืองไทย...”

บัดนี้ ถึงบทของเรา (บางกอกการเมือง) จะต้องพูดบ้างแท้จริง ถ้าอ่านความเห็นของทั้ง 2 ฝ่าย การก็ต้องเป็นดังนี้ คือ

เดลิเมลล์ อยากให้มีพระราชบัญญัติกีดกันคนเข้าเมืองก็เพราะเกรงความเบียดเบียน และความเบียดเบียนนี้ก็เกิดแต่คนจีนมากกว่าใคร ๆ นี่พูดกันตามภาษาที่เราพออ่านกันถึง แล....

ศรีกรุง อุปการะคนจีนไว้ ซึ่งจะเปนด้วยเคยเข็ดมาแล้วหรืออย่างไรก็ตาม แต่ศรีกรุงก็มีเหตุผลที่แย้งว่า “เมืองเรามีคนไม่พอกับงาน แลต่างประเทศอื่น ๆ มึงงานไม่พอกับคนนี่ เปนความที่ถอดจากอัสวพาหุ ผู้เคยออกความเห็นเช่นว่ามาแล้ว

แต่, เมื่อสรุปความกล่าว, ปัญหาคงมีเพียงว่า, เมืองไทยควรจะตราพระราชบัญญัติให้ออกใช้หรือยัง ถ้าควร, จะเหมาะสมสักแค่ไหน มาเรามาลองพิจารณากันดู

เดลิเมลล์ก็ดี, ศรีกรุงก็ดี, ที่เกรงโรคติดต่อ, เกรงพวกภิกษุอาจารย์, นั้นก็ควรอยู่, เพราะพวกนี้ป้องกันยากสำหรับโรคติดต่อ ยิ่งน่าเกรงว่า อะไร ๆ , เพราะคนมีคณจกก็พาเข้ามาได้เท่า ๆ กัน, แต่ที่เกรงพวกภิกษุอาจารย์นั้น ออกจะตื่นเกินไปเพราะไม่ต้องสงสัย, เมื่อใดที่ตราพระราชบัญญัติออกใช้, เมื่อนั้น “การเงิน”, หรือ “การภาษี” จะทำให้พวกภิกษุอาจารย์ร่นวามิใช้น้อย เพราะฉะนั้นข้อนี้, ถ้าจะปลดความวิตกกอกเสียก็เห็นจะไม่มีปัญหาอะไร

เปนการนำประหลาดอยู่บ้างที่เดลิเมลล์หรือศรีกรุงคิดว่า พระราชบัญญัติห้ามคนเข้าเมืองจะสามารถป้องกัน “พวกนักการเมืองที่เปนภัยต่อสันติภาพ” ได้ เราเองไม่คิดว่าจะเปนได้เลย เพราะคนจำพวกนี้ถ้าจะเข้ามากันจริง ๆ ก็เปนการยากที่ใครจะอ่านออกจนกว่าเขาจะได้ทำพิธีอันใด อันหนึ่งขึ้นให้เห็นประจักษ์แล้ว แต่พูดกันจริง ๆ ถေး ที่พูดเช่นนั้นเพราะเกรง “นักการเมืองจีน” มากกว่าชาติอื่นมิใช่หรือ ถ้าเกรงเช่นนั้นก็ออกจะวิตกวิจารณ์เกินกว่าเหตุไปอีก แลแถมจะเปนเหมือนหมิ่นความไหวพริบดีราวจของเราเสียด้วยซ้ำ ถ้าจะควรเกรงข้อนี้ก็ควรเกรงอั้งยี่เสียดีกว่า ค่าที่นักการเมืองที่ “แท้จริง” นั้น หาไม่ได้ง่ายกว่าอั้งยี่ ซึ่งแม้แต่ในขณะนี้ก็มีอยู่มากมาย ก่ายกองนั้นเลย

แลอีกเรื่องหนึ่ง ขอดูเฉพาะศรีกรุง ซึ่งดูเหมือนจะหยาบน้ำหน้าตนเองเกินไปที่คิดว่าพวกฝรั่ง ญี่ปุ่น แยก จะมาตั้งตัวเปนนายใช้พวกไทยเปนลูกจ้าง ความจริง เรื่องนี้มันอยู่ที่เราเองต่างหาก และต้องเปนความผิดของเราอย่างลึกซึ้ง ซึ่งถ้าเราไม่รู้จักหาความฉลาดใส่ตัว และไม่รู้จักหาทางที่จะเปนนายเขา เมืองไทยและคนไทยเดี๋ยวนี้ไม่เหมือนเมื่อ 50 ปีมาแล้ว เพราะฉะนั้นเราจะต้องวิตกไปทำไม ในเรื่องที่ตอนไปข้างก่อนสมัยกรุงธนบุรี

ที่ 24/12302

เรื่อง การบริหารกรุงเทพฯ

ศาลาว่าการนครบาล

วันที่ 28 กุมภาพันธ์รัตนโกสินทรศก 129

ขอเดชะฝ่าล่องอุฬีพระบาทปกเกล้า ฯ

ด้วยได้ปรารภกันมาหลายครั้งหลายหนแล้วถึงเรื่องที่จะอุดหนุนการทำนาแลการ ค้าขาย เมื่อพูดกันขึ้นครั้งไร ก็เห็นพร้อมกันอยู่เสมอทุกคราวว่าควรจะอุดหนุน แต่ยังหาทางที่จะทำโดยทันที ไม่ได้ด้วยไม่มีหลักอันใดพอจะยึด เพราะการที่จะช่วยจึงเป็นจะ ต้องจ่ายเงินทองแผ่นดินมากมายอยู่ จึงได้ตกลงกันว่าจะเริ่มลงมือสืบสวนทำบาญชีสินค้าหรือการเพาะปลูกให้ได้หลักถานมั่นคงเสียก่อน แล้วจึงจะได้ดำเนินการนี้ต่อไป

แต่ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ฯ ว่ากว่าที่จะได้ลงมือแลกว่าจะได้บาญชีแน่นอนก็นับด้วย ตั้ง 3 ปีหรือ 5 ปีไม่ทันกับเวลาแลสมัยน่าจะหาทางอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้ได้ทันทั่วทั้งที่ ซึ่ง รัฐบาลจะไม่ต้องออกทุนรอนมากมายนัก พอประะทะประทั่งไป สักคราวหนึ่งก่อน เมื่อการสอบสวน บาญชีรายการนั้นแล้วก็พอจะรวมทำไปด้วยกันได้ทีเดียว

เมื่อเห็นด้วยเกล้าฯ ดังนี้ จึงมาลองคิดปรึกษาหารือกันดูก็เห็นมีทางที่จะลองทำอยู่อย่าง หนึ่ง ซึ่งถ้าสำเร็จจะเป็นการช่วยพวกพ่อค้าสยามโดยตรงแลช่วยชาวนาทางอ้อมอยู่เป็นอันมาก ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานถวายหนทางความคิดดังจะได้กราบบังคมทูลพระกรุณา ต่อไปนี้

1. การค้าขายที่ร้องกันว่าทรุดโทรมทุกวันนี้ ความจริงย่อมเป็นอยู่ด้วยกันทั่วโลก ซึ่งเป็นของ ธรรมดาานาน ๆ ก็ย่อมจะเกิดขึ้น ครั้งคราวหนึ่ง กรุงสยามเป็นเมืองที่สินค้าอาไศรย์อยู่ในการ เพาะ ปลูกมาก เมื่อการเพาะปลูกได้ผลน้อยในปีใด ๆ กันแลการค้าขายในเมืองอื่น ๆ ทรุดโทรมลง ก็ย่อม จะเป็นเหตุต้องมีส่วนเสียไปบ้างโดยทางตรงแลทางอ้อมตามมากแลน้อย แต่ความเจริญของบ้าน เมืองใน 20 ปีที่ล่วงมานี้มี ขึ้นรวดเร็วเพียงไรย่อมเป็นพยานให้เห็นว่าเนื่องมาจากการแลกเปลี่ยนผล ที่เกิดขึ้นใน

แหล่งที่มา : คัดจาก กขจ. ร.5 กระทรวงนครบาล 1/7 (2453)

พื้นเมืองกับต่างประเทศ ก็แต่ผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่เมืองของกรุงสยามนั้นก็มิใช่เป็นต้นการที่จะบำรุงสินค้าเข้าให้เจริญนั้น ไม่ใช่แต่จะจัดบำรุงการทำให้ได้ผลเมล็ดเข้า(1) มากอย่างเดียวจะต้องจัดเรื่องที่จะขายให้ได้ราคาดีด้วยเหมือนกัน(2) ข้อที่จะอุดหนุนการทำนาทางอิริเกชั่นหรืออย่างอื่นนั้นทำเนาไว้ที จะมุ่งหมายในเวลานี้ก็คงยังไม่สำเร็จ เพราะต้องการทุนรอนมากต้องค่อยทำค่อยไปในขั้นนี้เสี่ยงบุญเสี่ยงกรรมสุดแต่ดินฟ้าอากาศอย่างที่เข้ามาแล้วไปพลางก่อน ขอแต่ว่าเมื่อได้เข้าแล้วก็ให้ขายได้ง่ายแลได้ราคาพอสมควรเท่านั้น

2. การที่เป็นอยู่ตามธรรมดาทุกวันนี้ ชาวนากับโรงสีถ้อยที่อาไศรย์ซึ่งกันแลกันอยู่เสมอ ถ้าพวกโรงสีขายเข้าได้มากราคาดีก็ต้องซื้อเข้าเปลือกมากแลให้ราคาแพงขึ้น เมื่อชาวนาขายเข้าได้มากได้ราคาสูงก็คงร่ำรวยมีกำลังวังชาขึ้น แลตามที่เป็นมาแล้วการส่งเข้า

4. เพราะเข้าส่งไปขายตลาดยุโรปหลายเหล่านี้และที่ทำให้ราคาเข้าซึ่งตกมา เกือบ 2 ปีนั้นขึ้นไปถึงเกวียนละ 10-15 บาท เป็นจำนวนเงินที่ชาวนาได้มากขึ้นอีกมาก เข้าตกหุ้มเทลงมาใน 2-3 อาทิตย์ ต้นเดือนกุมภาพันธ์นี้ทั้งทางเรือแลทางรถไฟหลายหมื่นเกวียน แต่พอเข้าที่สัญญาขายยุโรปเต็มลำเรือครบสัญญาแล้ว ใน 2-3 วันนั้นเองราคาเข้ากลับตกไปถึงเกวียนละ 10-15 บาทอย่างเดิม นี่เห็นเป็นพยายได้อย่างแจ่มแจ้งทีเดียว

แต่วิธีที่หลวงวิจิตร, ทำนั้นอย่างกล้าหาญมาก คือตั้งเอเยนต์สำหรับโรงสีของหลวงวิจิตร, เองคนเดียว กล้าให้เงินเดือนแก่ผู้เป็นเอเยนต์ถึงเดือนละ 100ปอนด์ นอกจากนั้นเอเยนต์ยังได้ส่วนลดอีกแต่ที่ตลาดแลขาดทุนนั้นเป็นด้วยเรื่องทำสัญญาขายล่วงหน้าตั้ง 6 เดือน ว่าจะส่งเข้ามีกำหนดเท่านั้นตันโดยราคาไม่ขึ้นลง แต่แรก ๆ ที่ส่งไปก็ได้กำไรดีเพราะเข้าตกลงมามาก ครั้นต่อมาทำสัญญามากขึ้นจำนวนเข้าที่ต้องซื้อส่งไปเป็นอันมากก็ทำให้ราคาเข้าเปลือกในตลาดกรุงเทพฯ แพงขึ้นแลกระทบนาในหัวเมืองขึ้นในไม่ตีเข้าในศก 128 แลศก 129 ต่อกันเข้าเปลือกออกน้อยไป หลวงจิตร, ต้องถูกซื้อเข้าราคาแพงขึ้นผิดกับความคาดหมาย เท่ากับซื้อแพงขายถูกจึงเป็นเหตุให้ได้รับความคับแค้นมาก แต่ถึงกระนั้นถ้าจะเอากำไรได้ในตอนต้นมาใช้ในตอนที่ขาดก็ยังมีกำไรเหลืออยู่ แต่หากหลวงจิตร, ทำการใหญ่โตใช้เงินทองมาก ไม่มีทุนของตัวเองต้องกู้ยืมเขามาทำทุนทนดอกเบี้ยยไม่ไหวจึงได้เดือดร้อนมาก ถ้าหลวงจิตร, จะทำเหมือนห้างฝรั่งที่เขาทำกันเสมอว่าได้รับโทรเลขบอกราคาเข้าว่าเกวียนละเท่านั้น ๆ แล้วส่งออกไปออกไปขายต่างประเทศ โดยมากส่งไปทางเมืองจีนในล้านเกวียน ส่งไปทางเมืองจีน 750,000 เกวียน ทางประเทศยุโรป 250,000 เกวียนหรือ 1 ใน 4 เพราะเหตุว่าการค้าขายของเรา พวกพ่อค้าเป็นจีนมีเอเยนต์อยู่ตามเมืองจีนหรือสิงคโปร์มาก ตลาดของเราเปิดไปทางข้างเมืองจีนมานานส่วนที่จะคิดค้าขายกับประเทศยุโรปยังน้อยยังไม่รู้จัก

คุ้นเคยกับฝรั่งพอที่จะเป็นเอเยนต์หรือผู้แทนในการค้าขายเหมือนทางสิงคโปร์ แลฮ่องกงที่ตัวได้รู้ได้เห็นมาก ถึงจะรู้จักกับฝรั่งบ้างก็ไม่พอที่จะไว้วางใจกันต่างคนต่างกลัวจะโกงกัน

3. เข้าที่ปรากฏตามบาณชีมีจำนวนส่งไปยุโรปหลายหมื่นตันโดยมากห้างฝรั่งในกรุงเทพฯ เป็นผู้ซื้อส่งไป เขาไม่ต้องตั้งโรงซีเองคอยรับซื้อเข้าจากเจ้าของโรงซีส่งไปขายทำนองเอเยนต์ มีห้างอาร์กัน, สตินบราเธอร์, บอลเนียว, มากัว, โมบราเธอร์ เป็นต้น การที่ห้างทั้ง 5 ห้างแอบเข้ามาเป็นเอเยนต์เช่นนี้ เขาก็แยกกันซื้อแต่เขายังมีกำไรดี เพราะฉะนั้นเป็นพยานแห่งความคิดที่จะได้รับพระราชทานการบบังคมทูลต่อไปข้างหน้าว่าคงเป็นผล อย่างน้อยก็พอเลี้ยงตัวได้ แลถ้าของเราสำเร็จพวกทั้ง 5 ห้างนี้อาจเลิกไปก็ได้

4. เข้าที่ได้ส่งไปขายในประเทศยุโรปมากขึ้นภายใน 16 เดือนนี้ ก็เพราะหลวงจิตรจำนงค์วานิชตั้งมิสเตอร์ฮอนเป็นเอเยนต์ช่วยทำธุระบอกขายอยู่ทางโน้น ได้ส่งเข้าออกไปขายใน 16 เดือนนี้ถึง 130,000 ตัน เป็นราคารเงิน 12,000,000 บาท เอเยนต์ส่งเรือตรงเข้ามาบ้านทุกทีเดียว คนอื่นก็พากันส่งออกไปบ้างเหมือนกัน แต่ส่งผ่านมือฝรั่งในกรุงเทพฯ ต้องเสียค่าส่วนลดแพง จริ่งอยู่ถ้าใครถูกเป็นตำแหน่งนี้เข้าก็คงจะไม่ทำให้วิเศษไปกว่า พระยวงษานุประพัทธ์ซึ่งตั้งใจแลพยายามอย่างที่สุดแต่หากเป็นกระทรวงที่ยาก การอันใดที่จะทำลงมีแต่การที่จะเห็นผลเข้าไปเสียทั้งนั้น

เอเยนต์ที่อยู่ในประเทศต่าง ๆ นั้นจะต้องบอกราคาสินค้าในตลาดซึ่งซื้อขายกันอยู่ประจำวัน แลจำนวนสินค้าจะมีผู้ต้องการในตลาดเมืองนั้น ๆ ,ล,ล,ล, โดยทางโทรเลขลับ ซึ่งจะได้ทำขึ้นสำหรับใช้การนี้ตรงมายังเจ้ากรมสินค้าแปลเปิดไว้ในที่ทำการ เจ้ากรมสินค้าเมื่อได้ทราบจำนวนสินค้าที่ต้องการดังนี้แล้ว จะต้องเป็นธุระบอกกล่าวแก่พวกพ่อค้าทั้งปวง ผู้ใดตกลงเลือกราคาที่ดีจะขายแล้วก็ช่วยเป็นธุระโทรเลขให้เอเยนต์เป็นผู้ทำสัญญาขายให้ตลอดทุกอย่างในชบวนการค้าขายนั้น แลสินค้าที่มีอยู่ยากจะบอกขายก็ต้องช่วยทำธุระเช่นเดียวกันทั้งทางเจ้ากรมสินค้าในกรุงเทพฯ แลเอเยนต์ทางโน้นทำนองมิสเตอร์ฮอนกับหลวงจิตร, ฉะนั้น ผิดกันแต่กว้างกว่าไม่จำเพาะบุคคล คือทำสำหรับทั่วไปแลสำหรับสินค้าทุกอย่างไม่จำเพาะแต่เข้าอย่างเดียวยกรมสินค้าจะต้องรับหนังสือพิมพ์บาณชีเทียบสินค้าที่เขาออกใช้ในประเทศยุโรปแลเมืองอื่น ๆ ไว้เป็นเครื่องมือทุก ๆ อย่างด้วย เมื่อการนี้เจริญขึ้นก็ควรจะขยายสาขาดั้งเอเยนต์ในพื้นที่เมืองคือมีเอเยนต์ในมณฑลต่าง ๆ ซื้อขายติดต่อกับกรุงเทพฯ ดูกกรุงเทพฯ ติดต่อกับเมืองต่างประเทศฉนั้นคราวนี้กรุงเทพฯ ก็จะเป็นอย่างกลางสำหรับสินค้าในประเทศแลนอกประเทศติดต่อกันได้ตลอด

6. ข้อสำคัญในเรื่องนี้มีอยู่อีกอย่างหนึ่ง ด้วยตามที่ทราบกันอยู่แล้วว่าทุนรอนของพ่อค้าไทยเรา สั้นนัก เป็นการจำเป็นที่จะต้องขอ ถ้าเห็นว่าไม่ได้ราคาก็ไม่ส่งตามอย่างธรรมเนียมที่โรงซีได้ทำกันระหว่างกรุงเทพฯ กับสิงคโปร์หรือฮ่องกง ก็จะไม่ต้องได้รับความลำบากถึงเพียงนี้ แต่อย่างไรก็ดีคง

เป็นพยานปรากฏแล้วว่า ถ้าพวกพ่อค้าเข้าของไทยเราได้เปิดตลาดแล้วคือมีเอเยนต์ขึ้นที่ยุโรปแล้วก็ทำให้เข้าของเราออกไปได้มากแล้วราคาเข้าเปลือกขาวนา ก็ขายได้แพงขึ้น นี่แต่หลวงจิตร, คนเดียวยังส่งออกได้แต่ทำให้ราคาขึ้นลงได้ถึงเพียงนี้แล้ว ก็ถ้าหลาย ๆ เจ้าของรวมกันเข้าจะดีขึ้นอีกเพียงไร

5. เมื่อรวบรวมเหตุเหล่านี้ขึ้นพิจารณาแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ๆ ว่าการค้าขายเป็นการจำเป็นที่จะต้องมิตลาดติดต่อกันให้หลายแห่ง เพื่อเลือกหาผู้ที่ให้ราคาดีให้หลายรายขึ้น กล่าวคือตั้งพนักงานสินค้าหรือจะเรียกว่าอะไรก็ตามขึ้นในกรุงเทพฯ คน 1 ขึ้นอยู่ในกระทรวงเกษตร หรือจะเรียกว่ากรมสินค้าก็ได้มีสาขา คือเอเยนต์ในประเทศยุโรป ในชั้นแรกตั้งแต่ในเมืองอังกฤษ, เยอรมัน, เบลเยียม, ฮอลันดา ซึ่งเข้าของเราได้เคยส่งอยู่บ้างแล้วนั้นก่อน เอเยนต์เหล่านี้จะเป็นตำแหน่งที่มีผู้อยากเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นคนโตคนหนึ่ง ถ้ายังได้กงสุลของเราได้เป็นอยู่แล้ว ทำธุระนี้ได้ก็จะได้ถูกแบบแผนดี ส่วนผู้ที่ทำการนี้ในกระทรวงเกษตร ๆ จะต้องตั้งขึ้นโดยเฉพาะถ้าจะหาคนไทยไม่ได้จะเป็นฝรั่งก่อนก็ตามกระทรวงเกษตรจะได้ทำการตรงกับคำว่า "เกษตรพาณิชย์" แท้แลจะได้ทำการมีผลทางได้ทางเสียขึ้นในทันทีทีเดียว หากไม่ก็จะได้ทำแต่การที่คาดว่าจะดีจะได้ ผลจะมาใน 10 ปีหรือ 20 ปีข้างหน้าคลังก็ออกจะระอาในการจ่ายเงิน เพราะเป็นสิ่งที่คาดคะเนเสียทั้งนั้นก็จะปลอดภัยได้เรื่องหนึ่ง จะมีเงินปอนด์อยู่พอให้ใช้เสมอ

10. คิดแต่เฉพาะสินค้าเข้าที่ส่งออกขายต่างประเทศ รวมทั้งเมืองจีนด้วยมีจำนวนดังนี้

	จำนวนบาท		ศก 127	จำนวนบาท		ศก 128
เมืองจีน			ราคาบาท			ราคาบาท
เข้ากล้องรวมปลายแลร่า	1,279,617	3,928,683	1,882,551	7,301,739		
เข้าชาว	3,673,657	18,253,471	4,291,617	22,543,072		
ประเทศยุโรป						
เข้ากล้องรวมปลายแลร่า	1,413,562	5,971,047	219,903	992,058		
เข้าชาว	2,281,520	11,973,949	2,987,140	16,248,154		
เมืองสิงคโปร์						
เข้ากล้องรวมปลายแลร่า	420,306	1,212,083	290,520	1,286,529		
เข้าชาว	6,035,467	36,502,047	5,861,009	35,211,053		
เมืองอื่น ๆ						
เข้ากล้องรวมปลายแลร่า	47	207	-	-		
เข้าชาว	47,331	244,340	33,765	140,944		

รวม 15,151,507 78,085,827 15,566,505 83,723,549

จำนวนตัวเลขเหล่านี้เก็บจากบัญชีกรมศุลกากร ถ้าหากจะคิดตามราคาจำนวนศก 128 แต่เพียง 80 ล้านบาทแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าคาดคะเนว่าถ้าได้ตั้งการลงไปตามรูปที่ได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาข้างต้นแล้วจำนวนเข้าที่จะส่งไปขายต่างประเทศคงจะได้ผ่านมือกรมสินค้าอย่างน้อย 1 ในส่วน 4 ซึ่งจะเป็นจำนวน 20 ล้าน กรมสินค้าคิดเก็บค่าสวนชัก 100 ละ 1 ทางกรุงเทพฯ แล 100 ละ 1 ทางเอเยนต์ข้างโน้นจะรวมเป็น 100 ละ 2 หรือได้เงิน 400,000 บาท ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าคิดด้วยเกล้า ๆ ว่าจะพอสำหรับการใช้จ่ายในเงินเดือนเจ้าพนักงานแลค่าใช้สอยสำหรับกรมแพนกนี้ไม่ต้องใช้เงินพระราชทรัพย์อีกเลยให้แบ่งก็ช่วยเพื่อให้ได้เงินหมุนไปมาทันทั่วที่ แบ่งก็ที่จะให้ช่วยในการนี้ก็ต้องเป็นแบ่งก็สยาม ซึ่งจำจะต้องขอให้เป็นแบ่งก็สำหรับประเทศได้จริง ๆ ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ถวายความเห็นในแพนกนี้ต่างหากภายหลัง

7. เมื่อได้กำหนดแบ่งก็สยามลงไปตามความต้องการได้แล้วพ่อค้าที่ส่งสินค้าไปขายต่างประเทศ พ่อสินค้าลงเรือก็จะได้นำบิลมาขายแก่แบ่งก็ขอรับเงินสดไปทำการอีกต่อไป อีกประเภทหนึ่งสินค้าไม่ได้ลงเรือใหญ่ในกรุงเทพฯ จะต้องลงเรือลำเลียงไปบันทุกที่เกาะสีชังหรือเกาะพระเช่นนี้กินเวลาดัง 6-7 วันทำให้ทุนรอนขัดขวางได้เหมือนกัน แบ่งก็ควรจะช่วยทดรองเงินในชั้นขายตัวที่เรียกกันว่า "กลินบิล" ด้วยแล้วแต่แบ่งก็จะเห็นสมควร การที่แบ่งก็จะต้องช่วยเช่นนี้ เป็นการตามเคยที่มีแบบอย่างทำกันอยู่แล้วตามธรรมดาทุกวันนี้เพราะการที่รับซื้อบิลนั้นไม่มีผลร้ายแก่แบ่งก็อย่างไร ด้วยเหตุว่ามีสินค้าอยู่ในเรือเป็นประกันแล้ว

8. คราวนี้จะว่าถึงแบ่งก็สยามถ้าหากจะมีทุนรอนน้อยไปไม่พอจะรับรองพวกพ่อค้าที่จะระดมกันเข้าไปโดยมาก รัฐบาลควรจะช่วยอุดหนุนโดยวิธีเอาเงินไปฝากไว้ตามต้องการในขีดที่รัฐบาลเห็นสมควร ซึ่งแบ่งก็จะต้องรับผิดชอบในการรับฝากเงินของรัฐบาลเป็นแพนกหนึ่งต่างหากตามธรรมดา

9. การที่เงินต่างประเทศอยู่ในมือพ่อค้าไทยเช่นนี้ ถ้าหากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติจะต้องประสงค์ใช้เงินปอนด์ในประเทศยุโรป ซึ่งบางครั้งหาซื้อลำบากแลต้องเสียค่าน้ำเงินค่าแลกแพงนั้น เมื่อการเจริญได้จำนวนเงินค่าสวนชักมากขึ้น ก็จะได้ตั้งแลขยายให้กว้างขวางออกไป

ค่าสวนชักซึ่งคิดจะชักรวม 100 ละ 2 นี้ยังถูกกว่าที่พวกโรงสีเคยเสียแก่ฝรั่งหรือเอเยนต์ที่เมืองจีนอยู่เดี๋ยวนี้มาก จำนวนที่พวกโรงสีต้องเสียอยู่ทุกวันนี้ไม่น้อยกว่า 100 ละ 3 หรือ 100 ละ 5 เพราะฉะนั้นพวกโรงสีก็จะทุนเงินในค่าสวนลดนี้ขึ้นได้อีกปีละมาก ๆ ทั้งการที่รัฐบาลตั้งขึ้นเช่นนี้

ย่อมจะมีวงกว้างขวางดีกว่าเอเยนด์ของเขาแลหลักฐานก็ดีกว่ากันมาก คงจะพากันเลื่อมใสเห็น
กันทีเดียวว่ารัฐบาลได้คิดบำรุงการค้าขายโดยตรง

ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ฯ ดังนี้ การจะควรประการใดขอพระบารมีปกเกล้า ฯ เป็นที่พึง

ควรมิควรสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ

ข้าพระพุทธเจ้า

ขอเดชะ

เรื่อง จัดที่สร้างถนนราชดำเนินกลาง

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศแก่บรรดาผู้เป็นเจ้าของที่ ตามแนวถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งจะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นใหม่ทราบทั่วกันว่า

ด้วยทรงพระราชดำริเห็นว่า ท้องที่ตำบลบ้านแขกริมเชิงสะพานเลี้ยว กับตำบลบ้านตนาวดำบลสวนตึกดิน และตำบลประตูปทุมมาศ ทั้ง 4 ตำบลนี้, เป็นท้องที่ซึ่งเปลี่ยวอยู่ในกำแพงพระนคร ยังไม่เป็นที่สมบูรณ์ทันเสมอท้องที่ตำบลอื่น เพราะเหตุด้วยยังไม่ได้มีถนนหลวงสำหรับชักนำให้มหาชนได้ตั้งกระทำการค้าขาย จึงมีพระราชประสงค์ที่จะจัดการบำรุงท้องที่ในพระนคร ตำบลซึ่งยังไม่สมบูรณ์นั้นให้มีความเจริญขึ้น เพื่อจะได้เป็นผลเกิดประโยชน์ขึ้นแก่มหาชน อันอยู่ในท้องที่ตำบลนั้น ๆ สืบไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จะให้สร้างถนนหลวงในท้องที่ตำบลอันกล่าวแล้วนั้นคือ

ตัดทางตั้งแต่ถนนจักรพงษ์ ริมเชิงสะพานเลี้ยว ตรงไปออกถนนพระสุเมรุ ที่ประตูปทุมมาศ แลถนนนี้เป็นทางตรงที่ใกล้อันจะได้บรรจบถนนราชดำเนินด้วย จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนนี้โดยแบบอย่างเดียวกับถนนราชดำเนิน พระราชทานนามว่า “ถนนราชดำเนินกลาง” แลถนนราชดำเนินที่สร้างแล้วนั้น ให้เรียกว่า ถนนราชดำเนินนอก

ประกาศ ลักษณะ ปกครองท้องที่สำหรับหัวเมืองมณฑลกรุงเทพฯ

มีพระราชเสาวนีย์ ในสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ ผู้สำเร็จราชการแผ่นดินต่าง พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศดูรายทั่วกันว่า

ลักษณะการปกครองท้องที่ แบบแผนที่จัดอำเภอกำหนด รักษาการตามท้องที่ทั้งปวงนั้นได้มี พระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ รัตนโกสินทร์ศก ๑๑๖ มีข้อความแจ้งอยู่ในพระราชบัญญัตินั้นแล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่า เขตอแขวงกรุงเทพพระมหานครส่วนอำเภอชั้นนอกแลหัวเมือง ในมณฑลกรุงเทพพระมหานคร ควรจัดการปกครองท้องที่ เป็น แบบแผนอย่างเดียวกันกับหัวเมืองทุกมณฑลเทศาภิบาล

เพราะฉะนั้น ให้ใช้พระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ รัตนโกสินทร์ศก ๑๑๖ ในเขตอแขวง กรุงเทพพระมหานคร ส่วนอำเภอชั้นนอก แลหัวเมือง

เอกสารหมายเลข 18

เรื่อง การตัดถนนในจังหวัดพระนคร

ที่ 4/3126

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2470

ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ในการที่เกิดเพลิงไหม้ขึ้นที่ตำบลวัดแค หรือ วัดดวงแข ท้องที่อำเภอปทุมวัน จังหวัดพระนคร ข้าพระพุทธเจ้าได้ตรวจดูแผนที่บริเวณนี้ มีบ้านเรือนปลูกสร้างเบียดเสียดซับซ้อนกัน ไม่มีหนทางใหญ่ ๆ เพียงพอให้เป็นทางป้องกันอันตรายได้สดวกทันทั่วทั้งที่ จึงเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าควรตัดถนนในละแวกนี้ขึ้น 3 สาย เป็นถนนขนาดกว้าง 11 วา คือ

สายที่ 1 ต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไปบรรจบ ถนนรองเมือง

สายที่ 2 ตันแต่ถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลาง

สายที่ 3 ตันแต่ถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมือง

เพื่อมีถนนผ่านเข้าไปในละแวกนี้พอควรให้เป็นประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาแลเพื่อบำรุงรักษาความสะอาดให้เรียบร้อยทั้งช่วยเหลือป้องกันภัยอันตรายในเวลาที่มิเหตุให้สดวกยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ถ้าชอบด้วยพระราชดำริห์แล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชนุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่หมายอักษร ส.270/1 ส.270/2 ส.271 แสดงเขตตัดถนน ถ้าโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชนุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานนามถนน 3 สายนี้เพื่อใช้ในราชการต่อไป

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า นายพลเอก ยุคล ขอเดชะ
เสนาบดี

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.7 กระทรวงมหาดไทย 17/4 ถนนในจังหวัดพระนคร
(2471)

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดทางหลวงในที่เพลิงไหม้
ตำบลวัดแค

ด้วยมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า ตามที่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เสนาบตีกระทรวงมหาดไทยออกประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พระพุทธศักราช 2469 นอกเขตร์ตัดทางหลวงในที่เพลิงไหม้ ตำบลวัดแคหรือวัดดวงแข อำเภอประทุมวัน แล้วถ้าผู้ใดจะทำการก่อสร้างสิ่งใด หรือซื้อขาย ให้ปัน แลกเปลี่ยน จำนอง ฯลฯ ที่ดินในบริเวณตำบลวัดแค หรือวัดดวงแข อำเภอประทุมวัน จะต้องได้รับอนุญาตแลทำความตกลงกับกระทรวงมหาดไทยเสียก่อน เพื่อให้เจ้าพนักงานได้สำรวจตรวจการตัดทางหลวงในบริเวณตำบลนี้ ต่อเชื่อมให้เป็นทางใหญ่ขึ้นให้เป็นประโยชน์แก่สาธารณชนในท้องถิ่นนั้น

บัดนี้กระทรวงมหาดไทยได้จัดให้เจ้าพนักงานสำรวจทำแผนที่วางการตัดทางหลวงในที่ซึ่งได้มีประกาศบอกเขตร์ไว้แล้วแล้ว คือ

สายที่ 1 ต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไปบรรจบ ถนนรองเมือง เป็นถนนขนาดกว้าง 22 เมตรหรือ 11 วา ยาวประมาณ 525 เมตร หรือ 262 วา 2 ศอก

สายที่ 2 ดันแต่ถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลาง เป็นถนนขนาดกว้าง 22 เมตร หรือ 11 วา ยาวประมาณ 665 เมตร หรือ 332 วา 2 ศอก

สายที่ 3 ดันแต่ถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมืองเป็นถนนขนาดกว้าง 22 เมตร หรือ 11 วา ยาวประมาณ 535 เมตร หรือ 267 วา 2 ศอก ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกรุยไว้ในที่ดินแล้ว ดังหมายไว้ในแผนที่หมายเลข ส.270/1 ส.270/2 ส.271 ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้สำรวจขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย ได้ทรงพระราชวินิจฉัยชอบด้วยพระราชดำริห์แล้ว

บรรดาที่ดินซึ่งมีเจ้าของปกครองมีกรรมสิทธิ์โดยชอบด้วยกฎหมาย เมื่อถูกตัดทางหลวงตามพระราชกฤษฎีกานี้ ควรจะได้รับประโยชน์ชดใช้เพียงไรหรือไม่นั้น ให้เป็นไปตาม ลักษณะดังนี้ คือ

1 ถ้าที่ดินของผู้ใดที่ต้องถูกทางหลวงนั้น ยังมีเนื้อที่เหลืออยู่ไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวน ของเนื้อที่ดินติดต่อกับทางหลวงทั้งสองข้าง หรือแต่ข้างใดข้างหนึ่งแล้ว รัฐบาลจะไม่ต้องใช้ ค่าที่ดินให้ เพราะเหตุว่าการทำทางหลวงเข้าไปในเนื้อที่ของผู้ใด เจ้าของที่อาจได้รับผลจากการทำทางหลวงอยู่ด้วย ซึ่งจะทำให้ที่ดินมีราคายิ่งขึ้น แลสามารถจะปลูกเรือน ที่อยู่ หรือให้พักให้เช่าเก็บผลประโยชน์ได้มากทดแทนกันอยู่แล้ว

2. ที่ดินของผู้ใดถูกทำทางหลวงเสียหายหมดจำนวนเนื้อที่อย่างหนึ่ง หรือที่ดินเหลือน้อยกว่ากึ่งจำนวนเนื้อที่ ๗ ถูกทำทางหลวงอย่างหนึ่ง หรือที่ดินขึ้นใดที่ดินติดต่อทางหลวงยาวตามทางหลวงต่ำกว่า 4 วา กว้าง ยื่นแต่ทางหลวงเข้าไปต่ำกว่า 5 วา หรือรวมเนื้อที่ทั้งสิ้นต่ำกว่า 20 ตารางวา ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานรับซื้อที่ดินที่ถูกต้องทำทางหลวงรวมทั้งที่ดินที่เหลืออยู่นั้น ตามราคาธรรมดาที่ซื้อขายกันในท้องที่ใกล้เคียงในครั้งที่สุดก่อนวันประกาศพระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ เว้นไว้แต่เจ้าของเห็นว่าจะยึดถือกรรมสิทธิ์

ฯลฯ

คัดจากรายงานประชุมอภิรัฐมนตรี ครั้งที่ 16 วันพุธที่ 10 สิงหาคม 2470

ฯลฯ

ฯลฯ

ฯลฯ

5. เรื่องเสนาบดีมหาดไทยทรงเห็นควรเปลี่ยนชื่อถนน 22 กรกฎาคม มีพระราชดำรัสว่า เรื่องเปลี่ยนชื่ออะไรต่าง ๆ นั้นไม่โปรด, เมื่อรัชกาลที่ 6 ได้เปลี่ยนชื่อถนนเป็นอันมากก็ไม่ทรงเห็นด้วย เช่นพวกถนน “พระราม” ต่าง ๆ และถนน 22 กรกฎาคม นี้ด้วยแต่ถึงกระนั้น ถ้าไม่จำเป็นจริง ๆ แล้ว ทรงพระราชดำริเห็นว่าไม่ควรเปลี่ยน กรมพระดำรงฯ กราบบังคมทูลว่า ควรสำรวจมาให้หมดเพื่อพิจารณา ทรงพระราชดำริเห็นว่าควรตกลงในชั้นต้นว่าจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนเสียก่อน สมเด็จพระราชปิตุลาฯ รับสั่งว่า ฐานะของเรื่องก็ทำนองเรื่องธงช้าง กรมพระดำรงฯ กราบบังคมทูลว่า ถ้าจะให้เซฟก็ไม่เปลี่ยน, ทรงเห็นว่าชื่อถนนติดกับอำเภอฯ ชื่ออำเภอที่เปลี่ยนไปนั้นทำให้หนังสือเก่า ๆ ที่อ้างชื่อตำบลเสียหมด มีพระราชดำรัสว่า ถ้าเป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่จะให้ชื่อว่าอะไรก็ตามที, แต่ที่เปลี่ยนชื่อถนนของเก่าเล่น เช่น พวกถนนพระรามต่าง ๆ นั้น ไม่ดีเลย ทรงพระราชดำริเห็นว่าอย่าเปลี่ยนดีกว่า, เพราะถ้าเปลี่ยนถนนนี้ ก็อาจต้องเปลี่ยนถนนอื่น ๆ อีก

ฯลฯ

ฯลฯ

ฯลฯ

สาราบรรจง

11 สิงหาคม 2470

ที่ 19/12612

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2470

ขอเดชะ ฝ่าล่องธลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยกรุงเทพมหานครตอนตั้งแต่บางรักขึ้นมาถึงสามแยกเปนนท่าเลชุมนุมการค้าชายใหญ่ ณ บัดนี้มีถนนเจริญกรุงสำหรับการคมนาคมแต่สายเดียว กระทำให้ยวดยานพาหนะซึ่งมีจำนวนทวีขึ้นมากมายตามความเจริญของบ้านเมือง ผ่านไปมาคับคั่ง ยิ่งถนนตอนตั้งแต่สะพานพิทยเสถียรผ่านตลาดน้อยมาถึงปากถนนเยาวราชริมสามแยกด้วยแล้ว ยวดยานยิ่งคับคั่งอัดแอเหลือประมาณ กระทำให้กิจธุระเข้าไปไม่ต้องด้วยเศรษฐกิจ เพื่อจะผ่อนการคับคั่งของยวดยานพาหนะในตอนนี้ให้เบาบางลง ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ตรวจแผนที่บริเวณนี้ เห็นด้วยเกล้าฯ ว่า ควรจะตัดถนนในแนวตำบลมหาพฤฒารามขึ้นอีกสายหนึ่ง ตั้งแต่เชิงสะพานพิทยเสถียรขึ้นทางเหนือตามริมคลองผดุง ไปหักออกตัวนอกเฉียงเหนือบรรจบถนนพระรามที่ 4 ตรงหน้าลานสถานีรถไฟหลวงหัวลำโพง เป็นถนนขนาดกว้าง 17 เมตร (8 วา 2 ศอก) ยาวประมาณ 690 เมตร (17 เส้น 5 วา) ตามที่กรุยมียมีทางหลวงและทางสาธารณอยู่บ้างแล้ว จึงไม่สู้เป็น การยากนัก ทั้งถนนก็สั้นด้วย เมื่อการทำถนนผ่านเข้าในแนวนี้สำเร็จแล้ว ย่อมยังประโยชน์ให้มหาชนสัญจรไปมาในระหว่างพระนครตอนกลางและตอนใต้ได้สะดวกยิ่งขึ้น ทั้งบำรุงอนามัยในบริเวณนี้ และช่วยเหลือป้องกันภัยอันตรายในเวลาที่มีเหตุให้สวดกด้วย

ทั้งนี้ ถ้าชอบด้วยพระราชดำริแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกา ตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่แสดงเขตรถนนหมายอักษร ส.127 ถ้าโปรดเกล้าพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานนามถนนสายนี้เพื่อใช้ในราชการต่อไป

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า นายพลเอก ยุคล ขอเดชะ

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดถนนหลวงในตำบลพุดมาราม

ด้วยมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า กรุงเทพมหานครตอนต้นแต่บางรักขึ้นมาถึงสามแยกแล้ว เป็นทำเลชุมชนการค้าขายใหญ่ มีแต่ถนนเจริญกรุงสายเดียว ไม่เพียงพอแก่ยวดยานพาหนะที่แล่นไปมาด้วยกิจธุระต่าง ๆ สมควรสร้างถนนหลวงเพิ่มขึ้นเพื่อประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาประการหนึ่ง ทั้งเพื่อบำรุงความสะอาดและป้องกันภัยอันตรายในละแวกตำบลมหาพุดมารามในเวลาที่มิเหตุให้สวดกยั้งขึ้นอีก ประการหนึ่ง และเมื่อการตัดถนนสำเร็จแล้ว ก็จะเป็นประโยชน์แก่ที่ดินริมถนนนั้นเป็นอันมาก ประการดังเคยปรากฏมาแล้วแต่ก่อน ๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าของที่ดินตัดถนนในละแวกนี้ขึ้น 1 สาย

ตั้งแต่เชิงสะพานพิทยเสถียรปลายไปออกถนนพระรามที่ 4 หน้าลานสถานีรถไฟหลวงหัวลำโพง เป็นถนนขนาดกว้าง 17 เมตร หรือ 8 วา 2 ศอก ยาวประมาณ 690 เมตร หรือ 17 เส้น 5 วา ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกรุยและหมายไว้ในแผนที่หมายเลข ส.127 ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้สำรวจขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย ได้ทรงพระราชวินิจฉัยชอบด้วยพระราชดำริแล้ว

ที่ 41/12736

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2471

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยถนนวิสุทธิกษัตริย์ซึ่งพระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง พระปิยมหาราช ได้ทรงพระราชดำริจัดทำเป็นถนนตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยามาบรรจบสี่แยกวงเวียนถนนสามเสน ตำบลบางขุนพรหม เป็นอันสำเร็จเรียบร้อยแล้วตอน 1 ณ บัดนี้สมควรที่จะจัดการตัดถนนสายนี้ต่อจากตอนที่ทำแล้ว ผ่านเข้าไปในตำบลบางขุนพรหมให้เป็นการสำเร็จลุล่วงตลอดไปคือ ตั้งแต่ถนนสามเสนตอนสี่แยกบางขุนพรหมไปออกถนนราชดำเนินนอก ตรงกันถนนจักรพรรดิพงษ์เป็นถนนขนาดกว้าง 26 เมตร หรือ 13 วา ยาวประมาณ 1,116 เมตร หรือ 27 เส้น 16 วา และเมื่อการทำถนนผ่านเข้าไปในละแวกนี้แล้ว ย่อมยังประโยชน์ให้มหาชนสัญจรไปมาเชื่อมการคมนาคมให้ติดต่อถึงกันได้สะดวกยิ่งขึ้น ทั้งบำรุง อนามัยในบริเวณนี้และช่วยเหลือป้องกันภัยอันตรายในเวลาที่มีเหตุให้สะดวกด้วย

ทั้งนี้ถ้าชอบด้วยพระราชดำริแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่แสดงเขตถนนหมายเลข ด.81 ถ้าโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ให้เจ้าหน้าที่จัดการต่อไป

ควรมิควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ขอเดชะ

ข้าพระพุทธเจ้า

จอมพล ประพัฒน์

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดถนนวิสุทธิกษัตริย์

มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระราชดำริจัดทำเป็นถนนตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยามา บรรจบสี่แยกวงเวียนถนนสามเสนตำบลบางขุนพรหมเป็นอันสำเร็จเรียบร้อยแล้วตอน 1 ณ กาลบัดนี้สมควรที่จะจัดการตัดถนนสายนี้ต่อจากตอนที่ทำแล้ว ผ่านเข้าไปในตำบลบางขุนพรหมให้เป็นการสำเร็จลุล่วงตลอดไป เพราะภูมิพื้นที่ในละแวกบ้านเหล่านี้มีแต่ตรอกซอกทางเดินกันดาร ไม่มีถนนใหญ่ให้เป็นทางสะดวกแก่การสัญจรไปมา และสะดวกแก่การที่เจ้าพนักงานจะเข้าไปตรวจตราบำรุงรักษาความสะอาดให้ทั่วถึงได้ เมื่อการตัดถนนสำเร็จแล้วก็จะประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาสะดวกแก่การปกครองเพราะการคมนาคมติดต่อถึงกัน ทั้งจะเป็นประโยชน์แก่ที่ดินริมถนนนั้นเป็นอเนกประการ ดังเคยปรากฏมาแล้วแต่ก่อน ๗ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่ตัดถนนที่กล่าวนี้ขึ้น 1 สาย

ตั้งแต่ถนนสามเสนตอนสี่แยกบางขุนพรหมไปออกถนนราชดำเนินนอกตรงกับถนนจักรพรรดิพงษ์ เป็นถนนขนาดกว้าง 26 เมตร หรือ 13 วา ยาวประมาณ 1,116 เมตร หรือ 27 เส้น 18 วา ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกฤษฎะและหมายไว้ในแผนที่หมายเลข ด.81

ที่ 24/13062

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2472

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของยานพาหนะ ในสมัยนี้สมควรจะตัดถนนซอยถนนสุริวงศ์อันเป็นถนนสายยาวเข้าเชื่อมกับถนนสีลมอีก 3 สาย เพื่อเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่ง และเพื่อให้มีทางระบายน้ำดีขึ้น ในเขตตำบลถนนสุริวงศ์เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยในละแวกนั้นอีกประการหนึ่ง ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ให้ตรวจทำแผนที่แสดงเขตต์ที่จะตัดถนนในบริเวณนี้ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับร่างพระราชกฤษฎีกาด้วยแล้ว ถ้าชอบด้วยพระราชดำริ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาสืบไป

ควรมีควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า จอมพล ปรีพัฒน์ ขอเดชะ

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนซอยจากถนนสุริวงค์ไปจดคลองสีลม 3 สาย

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

โดยที่ถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของยวดยานพาหนะ ในสมัยนี้ ควรจะเพิ่มถนนซอยเส้นขนานขึ้นอีกเพื่อเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่ง และเพื่อให้มีทางระบายน้ำดีขึ้นในแนวตำบลถนนสุริวงค์เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยในลแวงนั้น อีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนจากซอยถนนสุริวงค์ อันเป็นถนนยาวมากเข้าเชื่อมกับถนนสีลมอีก 3 สาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนนสามสาย มีเขตต์แนวทางดังจะกล่าวต่อไปนี้

สายที่ 1 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมตรงถนนสุริศักดิ์ข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 15 เมตร หรือ 7 วา 2 คอก ยาวประมาณ 312 เมตร หรือ 7 เส้น 16 วา

สายที่ 2 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมตรงถนนประมวลข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตรหรือ 6 วา ยาวประมาณ 296 เมตร หรือ 7 เส้น 8 วา

สายที่ 3 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมราวถนนปั้นข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตรหรือ 6 วา ยาวประมาณ 292 เมตรหรือ 7 เส้น 6 วา

มาตรา 2 เมื่อได้ประกาศพระราชกฤษฎีกานี้แล้ว ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จัดการทำถนนสายเหล่านี้จัดการปักกฤษฎถนนเหล่านี้ตามเขตต์แนวทางซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 1

ในการปักกฤษฎเขตต์ถนนดังกล่าวนี้ ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จัดการปักกฤษฎไปตามแนวประเมินดังได้หมายไว้ในแผนที่ต่อท้ายพระราชกฤษฎีกานี้ แต่ถ้าหากว่ามีเหตุจำเป็นที่จะต้องแก้ไขแนวถนนนี้ให้เป็นไปอย่างอื่นบ้างแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจที่จะจัดการแก้ไขให้เท่าที่มีเหตุจำเป็น

เมื่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ได้ลงมือจัดการปักกฤษฎแล้ว ให้กรรมสิทธิในที่ดินภายในเขตต์ที่ได้ปักกฤษฎไว้แล้วนี้กลับคืนมาเป็นของรัฐบาล และเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเข้ายึดถือปกครองจัดการทำถนนได้ในทันที และห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดปลูกสร้างเรือนหรือทำการอย่างหนึ่งอย่างใดลงในที่ดินภายในเขตต์ที่ปักกฤษฎไว้แล้วนี้เป็นอันขาด

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนซอยจากถนนสุริวงค์ไปจดคลองสีลม 3 สาย

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราช
โองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

โดยที่ถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของรถยนต์ยานพาหนะในสมัยนี้
ควรจะเพิ่มถนนซอยเส้นขนานขึ้นอีกเพื่อเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่งและเพื่อ
ได้มีทางระบายน้ำดีขึ้นในละแวกตำบลถนนสุริวงค์ เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยใน
ละแวกนั้นอีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนจักซอยถนนสุริวงค์อันเป็นถนนยาวมาเข้าเชื่อมกับ
ถนนสีลมอีก 3 สาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนน 3 สาย มีเขตต์แนวทาง
ดังจะกล่าวต่อไปนี้

สายที่ 1 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมตรงถนนสุริศักดิ์เข้าเป็นถนนขนาดกว้าง
15 เมตร ยาวประมาณ 312 เมตร

สายที่ 2 ตั้งแต่ต้นถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมตรงถนนประมวล์ข้ามเป็นถนนขนาด
กว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 296 เมตร

สายที่ 3 ตั้งแต่ต้นถนนสุริวงค์ไปออกคลองสีลมราวถนนปั้นข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง
12 เมตร ยาวประมาณ 292 เมตร

มาตรา 2 เมื่อได้ประกาศพระราชกฤษฎีกานี้แล้ว ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำถนนจัด
การปักกฤษฎถนนเหล่านี้ตามเขตต์แนวทางซึ่งกำหนดไว้

ที่ 9/3468

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2473

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

เนื่องด้วยประโยชน์ของการอนามัยได้ระบายน้ำในถนนเจริญกรุงและในถนนสุริวงค์ ให้
สะดวกดียิ่งขึ้นประการหนึ่ง และเพื่อส่งเสริมความสะดวกแก่การจราจรและการรับส่งสินค้าทาง
น้ำให้ติดต่อดีกับท่าส่งบกอีกประการหนึ่ง จึงสมควรจะตัดถนนตอนถนนสุริวงค์ร่วมถนนเจริญ
กรุงตรงไปถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปลายถนนเปิดเป็นทำน้ำใหญ่อีก 1 สาย ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้
ให้เจ้าหน้าที่สำรวจทำแผนที่แนวประเมินที่จะตัดถนนสายนี้ทุกเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับร่าง
พระราชกฤษฎีกาด้วยแล้ว แม้ขอด้วยพระราชดำริ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทาน พระบรม
ราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาสืบไป

การจะควรประการใดสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า มหาอำมาตย์โท

ขอเดชะ

เสนาบดีเสด็จตรงราชการมณฑล

ปลัดทูลฉลองลงนามแทน

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนต่อจากถนนสุริวงค์ไปจรดริมแม่น้ำเจ้าพระยา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราช
โองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

เพื่อให้การจราจรและการรับส่งสินค้าติดต่อถึงกันได้สะดวกดีทั้งทางน้ำและทางบก
ประการหนึ่ง เพื่อได้มีทางระบายน้ำในลแวกถนนสุริวงค์และถนนเจริญกรุงตอนกลางให้เป็น
คุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยอีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนสุริวงค์ร่วมถนนเจริญกรุงไป
ถึงแม่น้ำเจ้าพระยาอีก 1 สาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนน 1 สาย มีเขตต์แนวทาง
ดังจะกล่าวต่อไปนี้

ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงค์ตอนร่วมถนนเจริญกรุงตรงไปจรดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นถนน
ขนาดกว้าง 20.00 เมตร ยาวประมาณ 270 เมตร

ฯลฯ

ที่ 7/2450

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2473

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยตามที่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อม
พระนครกรุงเทพฯ กับธนบุรีให้ต่อเนื่องถึงกันโดยสถลมารคและให้เป็นปฐมบรมราชานุสรณ์ จึง
เป็นการสมควรที่จะต้องมีถนนทางและจัดวางแผนผังธนบุรี เพื่อสะดวกแก่จราจรของ
ยวดยานพาหนะสืบไปนั้น ข้าพระพุทธเจ้าได้ให้เจ้าหน้าที่สำรวจวางแผนโครงการเพื่อจัดสร้างถนน
ต่าง ๆ แต่คิดด้วยเกล้าฯ ว่า โครงการขั้นต้นควรจัดทำเพียงสายเหล่านี้นก่อน คือ

1. สายจากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าไปดาวคะนองหรือเพียงวงเวียนใหญ่
2. สายคลองสารไปบางกอกน้อย แนวถนนบ้านขมิ้นเดิม
3. สายแนวสะพานเจริญพาสน์
4. สายขวางเชื่อมสายที่ 2 กับสายที่ 3 ทางเหนือและทางใต้ ซึ่งกะประมาณรวมทั้งสิ้น
เป็นเงิน 707,000 บาท ตามแผนผังและโครงการละเอียดที่ทูลเกล้าฯ ถวายมานี้ ถ้าชอบด้วย
พระราชดำริ ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ให้เจ้าหน้าที่จัดการในเรื่องนี้ต่อไป

ควรมิควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า จอมพล ปรีพัฒน์ ขอเดชะ

เสนาบดี

ประวัติและผลงานของผู้วิจัย
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ อู๋ยานนท์

ประวัติการศึกษา

- ศ.บ. (เศรษฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์ - ศึกษาเป็นภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Ph.D. Department of Economic History, the University of New England

ตำแหน่งปัจจุบัน : ผู้ช่วยศาสตราจารย์

เคยเป็นอาจารย์พิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ที่ทำงาน

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ถนนแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด นนทบุรี 11120

ผลงานทางวิชาการ

วารสารนานาชาติ

Porphant Ouyyanont, "Bangkok's Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History", Southeast Asian Studies, Vol. 35, no. 2, September, 1997, pp.240-260.

Porphant Ouyyanont, "Bangkok as a Magnet for Rural Labour : Changing Conditions, 1900-1970" in Southeast Asian Studies, Vol. 36, no 1, June 1998 (accepted)

วารสารภาษาไทย

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "โครงสร้างค่าแรงในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย" วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 14 ฉบับที่ 1, มีนาคม 2539 หน้า 48-86

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพกับการพัฒนาการแรงงานราคาถูก" (ค.ศ. 1855 - ค.ศ. 1980), วารสารรวมบทความประวัติศาสตร์, ปีที่ 19, 2540 หน้า 11-52

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "เศรษฐกิจไทยก่อนมีแผนพัฒนา, ฉบับที่ 1" วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 10 ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2540 หน้า 94-103

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "ตลาดแรงงานและค่าจ้างของกรุงเทพฯในประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. 2398-2493", วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 9 ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2539 หน้า 114-121

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "เศรษฐกิจไทย : ปัญหาและอุปสรรคในทศวรรษ 2533, วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 3, ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2533 หน้า 37-47

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพ, พ.ศ.2363 - 2398,"
วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช [ฉบับเดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2541]

ผลงานเสนอต่อที่ประชุมวิชาการ

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "พัฒนาการทุนนิยมไทย พ.ศ.2475 - 2488" บทความ
ประกอบการสัมมนา ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย : ความผันแปรและต่อเนื่อง จัดโดย
สมาคม ที่ห้องประชุมคณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่ 14 กุมภาพันธ์
2541

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "โครงสร้างค่าจ้างในประเทศไทย" บทความ
ประกอบการสัมมนา ประวัติศาสตร์ไทย จัดโดย ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะ
อักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท และพิพิธภัณฑสถาน
ไทย, ที่ศูนย์สารนิเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่ 27-28 ตุลาคม 2538

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "กรุงเทพฯ กับพัฒนาการแรงงานราคาถูก", เสนอที่ศูนย์
เศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและสถาบัน
ทรัพยากรมนุษย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2534)

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "การเจริญเติบโต ดุลการชำระเงินและการพัฒนาอุตสาหกรรม
ของไทย", บทความประกอบการสัมมนาการประชุมประจำปีของสมาคมเศรษฐ
ศาสตร์แห่งประเทศไทย 19-20 ธันวาคม พ.ศ. 2530 ณ โรงแรมอิมพีเรียล กรุงเทพฯ

งานวิจัย

พอพันธ์ อู๋ยานนท์ ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ, งานวิจัยเสนอต่อ
สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (2539)

ศิริพร สัจจามันท์ และพอพันธ์ อู๋ยานนท์ ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของค่าจ้าง
และตลาดแรงงานในประเทศไทย (ค.ศ. 1932-1995), งานวิจัยเสนอต่อสำนักงาน
คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (กำลังดำเนินงาน)

Chira Hongladarom, Porphant Ouyyanont and other, Prospects of
Employment Generation Through Domestic Tourism in Thailand, Submitted to
International Labour Organisation Asian Employment Programme (ARTEP) New
Delhi, February, 1990

งานตำรา

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, "การปฏิวัติอุตสาหกรรม" หน่วยที่ 4, เอกสาร
การสอนชุดวิชา ประวัติและลัทธิเศรษฐกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัย
ธรรมาธิราช, 2539 หน้า 103-142

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, “แนวคิดเศรษฐศาสตร์ในปัจจุบัน” หน่วยที่ 15,
เอกสารการสอนชุดวิชา ประวัติและลัทธิเศรษฐกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2539 หน้า 239-282

พอพันธ์ อู๋ยานนท์, “การค้าและการเงินระหว่างประเทศ” หน่วยที่
14, เอกสารการสอนชุดวิชา หลักเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2539 หน้า 239-282